Die Bedeutung des Schiffsregisters.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

juristischen Fakultät der Universität Rostock

vorgelegt

von

AUG. KAMPFF

Referendar in **Celle.**

ACAD. IURIDICA WIEN

Rostock.

Rats- und Universitäts-Buchdruckerei von Adlers Erben, G. m. b. H.

1905.

Meinen lieben Eltern!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549205_0085

Inhaltsübersicht.

A. Öffentlichrechtliche Bedeutung des Schiffsregisters.

I. des Seeschiffsregisters 1

1. für die Nationalisierung und Identitätsfeststellung . 1

2. für die Begründung des Heimatshafens 25

II. des Binnenschiffsregisters 34

B. Privatrechtliche Bedeutung des Schiffsregisters.

I. für das vertragsmäßige Schiffspfandrecht in bezug auf

1. die Entwickelung 45

2. die Entstehung 53

3. den Rang, die Übertragung und das Erlöschen . . 74

4. Schiffsparten 87

5. im Bau begriffene Schiffe 90

6. die Geltendmachung 93

II. für das gesetzliche und richterliche Schiffspfandrecht . 99

III. für den Eigentumsübergang 104

IV. im internationalen Verkehr 113

C. Zusammenfassung 118

Literaturverzeichnis.

Achilles. Bürgerliches Gesetzbuch, 4. Auflage. Berlin 1903.

Archiv für öffentliches Recht, Bd. 14. Darin *Schaps,* das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe nach dem Reichsgesetz vom 22. Juni 1899, S. 537 ff.

Aust, A. Das Pfandrecht am Schiffe. Würzburger Dissertation 1899.

Bergmann. Die Vorschriften über das Schiffsregister. Berlin 1884.

Denkschrift zum Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuchs. Berlin 1896.

Endemann. Bürgerliches Recht. Berlin, 1905. 8. u. 9. Auflage.

Engelmann. Das bürgerliche Recht Deutschlands mit Einschluß des Handelsrechts, 2. Auflage 1900.

Enneccerus-Lehmann. Das bürgerliche Recht, Bd. II. Marburg, 2. Auflage 1901.

Fischer-Henle. Handausgabe des bürgerlichen Gesetzbuches. München 1902.

Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Bd. 46. Darin *Pappenheim,* das Seerecht in den Entwürfen eines Handelsgesetzbuches und eines Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche, S. 255 ff., sowie *Mittelstein,* die Zwangsvollstreckung in Schiffe nach dem Entwurfe eines Reichsgesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung, S. 89 ff. Ferner Bd. 48. Darin *K. Lehmann,* die zeitliche Anwendbarkeit der Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches, S. 1 ff.

Gruchots Zeitschrift, Bd. 45, Jahrgang 1901. Darin *Knitschky,* das vertragsmäßige Schiffspfandrecht.

Jahrbuch der internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft, 2. Jahrgang 1896. Darin *Heilborn*, Kauffahrteischiffe in fremden Gewässern, S. 1—19.

König. Handbuch des deutschen Konsularwesens, zweite Ausgabe. Berlin, 1878.

Kröhling. Die Legitimation der Kauffahrteischiffe unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Reichsrechts. Greifswald 1896. Inaug.-Dissertation.

Krückmann. Institutionen des bürgerlichen Gesetzbuches, zweite Auflage. Göttingen 1899.

Landgraf. Kommentar zum Binnenschiffahrtsgesetz, 1900.

Lewis-Boyens. Das deutsche Seerecht, Bd. 1 u. 2. Leipzig 1897 u. 1901.

Makower. Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch, 6. Auflage. Berlin 1875.

Matthiaß. Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, 3. Auflage, 1900, Bd. II.

Mittelstein. Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. Hamburg 1889.

Motive zum B. G. B. 1888, Bd. III.

Planck. Bürgerliches Gesetzbuch. Berlin, 1898, 2. Auflage.

Perels. Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche. Berlin 1884.

Protokolle der Seerechtskommission des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, IV, S. 1711 ff.

Schaps. Das deutsche Seerecht, Kommentar zum 5. Buche des A. D. H. G. B. und den seerechtlichen Nebengesetzen, erste Lieferung. Berlin 1896.

Stobbe-Lehmann. Deutsches Privatrecht.

Sydow u. Busch. Zivilprozeßordnung, 9. Auflage. Berlin, 1901.

Wagner. Seerecht, Bd. I.

A. Öffentlichrechtliche Bedeutung des Schiffsregisters.

I. des Seeschiffsregisters.

1. für die Nationalisierung und Identitätsfeststellung.

Die Schiffsregister sind durch die Bedürfnisse des internationalen Verkehrs ins Leben gerufen.

Nach den Grundsätzen des Völkerrechts ist für jedes Schiff, welches Seefahrt betreiben will, die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Staate eine notwendige Voraussetzung, nur staatsangehörigen Schiffen steht das Meer als gemeinschaftliche Verkehrsstraße offen, Schiffe, deren Besatzungen sich von jedem staatlichen Verbande losgesagt haben, stehen nicht unter dem Schutze des Völkerrechts. So bedurften Reeder*) und Schiffer von jeher Papiere als Legitimationsmittel, durch welche sie ihre Zugehörigkeit zu einem Staatswesen, ihre Individualität und die Erfüllung gewisser internationaler, seerechtlicher Pflichten nachzuweisen vermochten. Um sich nun auch äußerlich als Schiffe

*) Über die Schreibweise des Wortes „Reeder" vergl. Pappenheim in Goldschmidts Zeitschrift, Bd. 46, S. 257 und Grimms Wörterbuch, Bd. 8, Sp. 489.

der einzelnen Nationen, als einem bestimmten Staatswesen angehörig, auszuweisen, unter dessen Schutze sie stehen und dessen Oberhoheit sie anerkennen, führen die Seeschiffe die Nationalflagge*) des Staates, dem der Eigentümer des betreffenden Schiffes angehört. In der Flagge findet nach altem Herkommen die Nationalität der Schiffe ihren Ausdruck. Die Anerkennung der Flagge seitens der schiffahrttreibenden Nationen ist gleichbedeutend mit der völkerrechtlichen Anerkennung des Staates, dessen Symbol die Flagge ist. (Laband, Staatsrecht, S. 192.) Flaggenlosigkeit („schwarze Flagge") ist völkerrechtswidrig, ebenso wie das Führen mehrerer Nationalflaggen zugleich und eigenmächtiger Flaggenwechsel. Das Überwachen dieser Vorschriften liegt den Kommandanten der Kriegsschiffe, den Konsuln, den Zollkreuzern sowie der Küsten- und Hafenpolizei ob, allerdings mit der Maßgabe, daß im Frieden jeder Staat nur das Recht hat, die unter seiner Flagge segelnden Schiffe auf ihre Legitimation hin zu prüfen, soweit nicht auf Grund besonderer Verträge**) die Schiffe des einen Staates

*) Kröhling (a. a. O. S. 13) berichtet, daß die erste urkundliche Überlieferung hiervon in Deutschland aus dem Jahre 1276 in einem Hamburger Schiffsrecht enthalten sei, nach welchem Hamburger Schiffe einen „roten Flügel" (den Vorläufer der heutigen Flagge) zu führen hatten.

**) So ist ein Vertrag zwischen Deutschland, England, Holland, Belgien und den skandinavischen Staaten geschlossen behufs gemeinsamer Überwachung der in der Nordsee die Hochseefischerei betreibenden Fahrzeuge. Die Kontrolle erstreckt sich in erster Linie auf die Legitimation der Fischerfahrzeuge.

auch der Kontrolle anderer Staaten unterstellt sind. Im Kriege ist jedoch auch ohne ausdrückliche Abmachung den Kriegsschiffen der kriegführenden Parteien die Durchsuchung auch von ihrer Flagge nicht angehörigen Schiffen zum Zwecke der Legitimationsprüfung gestattet.

Es ist daher für alle Seeschiffe von größter Wichtigkeit, sich immer und überall darüber ausweisen zu können, daß sie zur Führung der Nationalflagge berechtigt sind, unter der sie fahren. Im Kriege ist dieser Nachweis von Bedeutung, um den kriegführenden Mächten die Möglichkeit zu verschaffen, festzustellen, ob das Schiff ein dem eigenen Staate angehörendes, ein neutrales oder ein feindliches ist, im Frieden, um gewisse Vorrechte und Begünstigungen, die durch völkerrechtlichen Vertrag den einzelnen Nationen und deren Schiffen eingeräumt sind, wie z. B. das Recht zur Küstenschiffahrt (cabotage), Bevorzugung bei öffentlichen Abgaben, wie Hafengeldern, Kanalzöllen u. dergl., mitzugenießen.

Um nun die nötigen Ausweise erteilen zu können, sammelten die Behörden des Heimatslandes die hierzu erforderlichen Nachrichten, und verzeichneten, als solche Sammlungen nicht mehr ausreichten, die Schiffe und deren Eigentümer in besondere Register. (Bergmann a. a. O. Vorwort.) Diese Entwickelung hat sich zuerst in England, dem klassischen Lande der Seefahrt, vollzogen. Zur gesetzlichen Anerkennung ist das Schiffsregister dort durch die Merchant Shipping Act vom 10. August 1854 (Part II, Sect. 30—43) gekommen.

Wegen seiner praktischen Verwendbarkeit ist dies Institut dann von fast sämtlichen seefahrttreibenden Nationen übernommen, welche es ihren eigenartigen Bedürfnissen und Rechtsanschauungen entsprechend verschieden ausgebaut haben. Überall aber hat es seinen Charakter als öffentliches Buch, bestimmt zur Aufnahme von Notizen über Identitätsmerkmale und Eigentumsverhältnisse gewisser Schiffe bewahrt.

Es kann nun für die vorliegende Abhandlung nicht die Aufgabe sein, die Bedeutung des Schiffsregisters, die es in den einzelnen Ländern gewonnen hat, zu entwickeln, vielmehr soll in folgendem nur die Bedeutung des Schiffsregisters zum Gegenstande der Untersuchung gemacht werden, welche ihm in Deutschland gesetzlich beigelegt wird.

Das im allgemeinen über die Schiffsregister gesagte hat natürlich auch Geltung für die deutschen. Die deutschen Schiffsregister dienen demnach als ein dem Schiffe verbleibendes Stammpapier zunächst und vorzugsweise dazu, die Grundlagen für die Hauptschiffsdokumente zu bilden, d. h. für diejenigen Urkunden, welche zum Nachweise der Nationalität der Seeschiffe oder des Rechtes derselben, die Reichsflagge zu führen, erforderlich sind.

Diese Absicht lag bereits den Bestimmungen der Art. 432—438 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches vom 16. März 1861, durch welche zuerst Schiffsregister in Deutschland eingeführt sind, zugrunde, und diesen Zweck verfolgen auch die diese

Materie weiter fortbildenden Gesetze vom 25. Oktober 1867 und 22. Juni 1899, welch letzteres Gesetz zur Zeit maßgebend ist.

Früher waren, um die verschiedenen Momente, welche für die Schiffslegitimation in Frage kommen, nachweisen zu können, in der Regel mehrere Papiere notwendig, von denen gewöhnlich eines als das Hauptschiffspapier eine unter öffentlicher Autorität ausgestellte, zur Lieferung eines vollständigen Beweises geeignete Urkunde war. So wurde der nationale Ursprung des Schiffes durch den obrigkeitlich beglaubigten Beilbrief, dem man in Preußen eine besondere, anderswo nicht gebräuchliche Einrichtung gegeben hatte, das nationale Eigentum durch den Seepaß, welcher für jede Reise neu ausgestellt werden mußte, die Nationalität der Besatzung durch die Musterrolle erwiesen. Um also nach jeder Richtung hin ausreichend legitimiert zu sein, bedurfte es mehrerer Urkunden, oder das Hauptschiffspapier mußte sich auf Tatsachen erstrecken, welche seinem eigentlichen Wesen fremd waren, so daß hierdurch nicht selten Verwirrung entstand. Jetzt wird eine einzige Urkunde, das Schiffszertifikat ausgestellt, durch dieses werden alle Tatsachen, soweit sie überhaupt noch relevant sind, dargetan. Es genügt überall zur Legitimation und macht die Mitführung weiterer Haupt- oder Stammpapiere entbehrlich. Dieses Schiffszertifikat wird nur auf Grund des Schiffsregisters, welches alle diese relevanten Umstände enthält, erteilt, damit also ein Schiff den für ihn unentbehrlichen

Nationalitätsnachweis führen kann, muß es erst in das Schiffsregister eingetragen werden.

Die Registrierung begründet aber nicht das Recht zur Führung der Reichsflagge, sondern dieses muß vorhanden sein, bevor die Eintragung erfolgt.

Der Staat hat nun keinen Anlaß, anderen Schiffen als denen, in welchen vornehmlich Interessen seiner Angehörigen zusammentreffen, die Führung seiner Flagge zu gestatten, denn dies würde in den meisten Fällen seinen Interessen direkt zuwiderlaufen. Mit der Verleihung der Nationalität übernimmt der verleihende Staat anderen Staaten und deren Angehörigen gegenüber den Schutz der Menschen auf dem Schiffe sowie der von ihm anerkannten Privatrechte an Schiff und Ladung. Der Schutz des Staates wirkt auf offenem Meere unbedingt, prinzipiell wie im eigenen Lande, in fremden Gewässern bedingt, und zwar in dem nämlichen Umfange, in welchem er seine Angehörigen und deren Rechte auch sonst in fremden Staaten schützt. Indem der Staat dem Schiffe durch die Erlaubnis zur Flaggenführung in diesem Sinne seine Territorialität verleiht, erkennt er also an, daß sich die Staatsinteressen auf das Schiff erstrecken. (Heilborn a. a. O. S. 12.) Er muß daher verlangen, bevor er jemand das Recht gibt, unter dem Schutze seiner Flagge zu segeln, daß sich der Bewerber darüber ausweist, ob der Ausübung dieses staatsbürgerlichen Rechtes keine Hindernisse im Wege stehen oder mit anderen Worten, ob die vom Staate aufgestellten Bedingungen erfüllt sind.

Die Anforderungen, welche in dieser Richtung gestellt werden, sind sehr verschieden, sie lassen sich in 3 Gruppen zusammenfassen:

1. Nationalität des Eigentümers,
2. Nationaler Erbauungsort,
3. Nationale Schiffsmannschaft.

Während nun die unter 2 und 3 erwähnten Erfordernisse, die früher fast allgemein aufgestellt wurden, heute von den meisten Staaten, so auch von Deutschland, fallen gelassen sind, wird die Bedingung des ausschließlichen oder doch teilweisen Eigentums der Staatsangehörigen an dem Schiffe fast ausnahmslos aufrecht erhalten. So kann nach deutschem und englischem, nach österreichischem, schwedischem, norwegischem und nordamerikanischem Rechte nur das Schiff die Nationalflagge führen, welches ausschließlich Eigentum der Staatsangehörigen ist. Während die argentinische Flagge ein Schiff führen kann, ohne daß eine einzige Part im Eigentum eines argentinischen Bürgers wäre, fordern Belgien und die Niederlande nationales Eigentum zu $^3/_8$, Frankreich zur Hälfte. (Vergl. den Artikel von Heilborn im Jahrbuch für vergl. Rechtswissenschaft S. 1 ff.) Der hiernach in Deutschland erforderliche Nachweis des ausschließlichen Eigentums von Reichsangehörigen am Schiffe wird durch die Eintragung in das Schiffsregister geführt, und dieses ist auch das gegebene Mittel, zu jeder Zeit nachzuprüfen, ob seit der Eintragung in den rechtlichen Verhältnissen des registrierten Schiffes

Veränderungen vorgekommen sind, welche das Flaggenrecht des Schiffes berühren.

Das Schiffsregister ist somit an sich kein Institut des Privatrechts, welches den Zweck hat, das Eigentum für die Privatrechtsverhältnisse festzustellen. Die Untersuchung und Feststellung der Eigentumsfrage erfolgt vielmehr zu dem publizistischen Zwecke, im internationalen Verkehr darüber Auskunft zu erteilen, wer der Eigentümer ist, weil nach der Nationalität des Eigentümers die Nationalität des Schiffes, d. h. das Recht unter der nationalen Flagge zu fahren, sich richtet. (Motive z. B. G. B. III S. 846.)

In der beständigen Möglichkeit einer Kontrolle aller für das Staatsinteresse in Frage kommenden Umstände liegt die Hauptbedeutung des Seeschiffsregisters, und aus der Notwendigkeit einer solchen Überwachung erklären sich auch die so komplizierten Bestimmungen über die in das Register einzutragenden Tatsachen.

Nach § 7 F. G. hat sich die Eintragung in das Schiffsregister nämlich auf folgende 9 Punkte zu erstrecken:

1. den Namen und die Gattung des Schiffes sowie das Unterscheidungssignal,

2. die Ergebnisse der amtlichen Vermessung,

3. die Zeit und den Ort der Erbauung, soweit sie festzustellen sind,

4. den Heimatshafen,

5. den Namen und die nähere Bezeichnung des Reeders; bei einer Reederei den Namen und die nähere Bezeichnung sämtlicher Mitreeder und des Korre-

spondent-Reeders sowie die Größe der den einzelnen Reedern gehörenden Schiffsparten; bei Handelsgesellschaften, eingetragenen Genossenschaften und juristischen Personen die Firma oder den Namen und den Ort, an welchem sie ihren Sitz haben, bei offenen Handelsgesellschaften außerdem den Namen und die nähere Bezeichnung sämtlicher Gesellschafter, bei Kommanditgesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien den Namen und die nähere Bezeichnung sämtlicher persönlich haftender Gesellschafter,

6. die Angabe, daß in Ansehung der Reichsangehörigkeit der Beteiligten die gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind,

7. den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Schiffes oder der einzelnen Schiffsparten beruht,

8. den Tag der Eintragung,

9. die Ordnungsnummer, unter der das Schiff eingetragen ist.

Alle diese einzutragenden Tatsachen und Rechtsverhältnisse, sowie das Recht zur Führung der Reichsflagge müssen nach § 8 F. G. glaubhaft gemacht werden; für die Glaubhaftmachung gilt § 15 Abs. 2 des G. F. G. Ein Reeder, der zugleich Angehöriger eines fremden Staates ist, muß ferner glaubhaft machen, daß das einzutragende Schiff nicht bereits in ein Register dieses Staates eingetragen ist, ist dieses der Fall, so darf das Schiff nicht in das deutsche Register aufgenommen werden (§ 9 F. G.), eine bereits erfolgte Eintragung ist von Amts wegen zu löschen (§ 13 Abs. 2

F. G.). Überhaupt handelt die Registerbehörde, soweit flaggenrechtlich erforderliche Eintragungen in Betracht kommen, ex officio, denn, was sie zu tun hat, ist nach dem Gesetz obligatorisch, und den Beteiligten ist nicht Antrag, sondern Anzeige und Glaubhaftmachung vorgeschrieben. Erfüllen sie die ihnen auferlegte Verpflichtung nicht, so hat die Behörde alle sich anderweitig bietenden Beweismittel zu berücksichtigen und sich diese nötigenfalls selbst zu verschaffen.

Das mit den Eintragungen im Schiffsregister übereinstimmende Schiffszertifikat hat außerdem zu bezeugen, daß die nach § 8 erforderlichen Nachweise geführt sind, und daß das Schiff berechtigt ist, die Reichsflagge zu führen (§ 10 F. G.). Indem es in dieser Gestalt verschiedene Zeugnisse in sich vereinigt, deren Ausstellung eine eingehende Prüfung und mehr oder weniger umfangreiche Nachweisungen erfordert, gewährt das Zertifikat, wie bemerkt, den nicht unerheblichen Vorteil der möglichsten Vereinfachung der Schiffspapiere. Wegen des diesem Hauptschiffspapier als einer öffentlichen Urkunde überall zukommenden öffentlichen Glaubens, den es auch den Behörden fremder Staaten und deren Organen gegenüber beansprucht, muß mit der größten Sorgfalt darüber gewacht werden, daß die im Zertifikat enthaltene Angabe über die Nationalität des Schiffes der Wahrheit entspricht. Während nun aber der Inhalt des Zertifikats auch fremden Verwaltungsbehörden gegenüber in Friedenszeiten unbestritten als formelle Wahrheit gilt, ist dies für den Kriegsfall nicht allgemein anerkannt.

Nach der Fassung des Gesetzes muß angenommen werden, daß die Beweiskraft des Zertifikats hinsichtlich des Rechts zur Flaggenführung eine selbständige, d. h. vom Inhalt des Schiffsregisters unabhängige sein soll. Eine Prüfung, ob das Schiffszertifikat auch mit dem Inhalte des Schiffsregisters übereinstimmt, ist nicht erforderlich, auch auf hoher See unmöglich und in einem anderen als dem Registerhafen mindestens mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden. Im Frieden kann auch im Bereiche des internationalen Rechts fremden Staaten ein Nachprüfungsrecht gegenüber einem ordnungsmäßigen deutschen Schiffszertifikat hinsichtlich der Voraussetzungen für die Führung der deutschen Flagge nicht zugestanden werden, denn jeder Staat muß verlangen können, daß ein mit einem vorschriftsmäßigen Zeugnis versehenes Schiff in allen Handelsbeziehungen als Schiff seiner Flagge geachtet wird, ohne daß es eines besonderen Nachweises der Übereinstimmung des Zertifikats mit dem Inhalt des Registers bedarf. So wäre es unzulässig, wenn eine ausländische Behörde ein durch deutsches Zertifikat legitimiertes Schiff nicht als deutsches Schiff behandeln wollte, etwa weil es seit Ausstellung des Zertifikats den Eigentümer gewechselt und das Recht zur Führung der Reichsflagge verloren habe. Für fremde Behörden bildet mithin der Inhalt des Zertifikats formelle Wahrheit. Eine Ausnahme erleidet dieser Satz nur dann, wenn ein Vorgehen einer ausländischen Behörde gegen ein die deutsche Reichsflagge angeblich zu Unrecht führendes Schiff auf Ersuchen der kompetenten

deutschen Stelle veranlaßt ist (Schaps, Arch. f. öff. R. Bd. XIV, S. 547.)

Schaps (Seerecht S. 15) erklärt auf dem Gebiete des internationalen Rechts den Gegenbeweis gegen das Vorhandensein des durch das Schiffsregister bekundeten und durch das Schiffszertifikat verbrieften Rechts zur Führung der Reichsflagge für schlechthin ausgeschlossen, er hält ihn mithin auch im Kriege nicht für zulässig.

Im Kriege jedoch haben nach Völkerrecht die Prisengerichte darüber zu entscheiden, ob auch wirklich die tatsächlichen Voraussetzungen vorliegen, welche ein aufgebrachtes Schiff zur Führung der neutralen Flagge berechtigen, es sei denn, daß durch Handels- und Schiffahrtsverträge unbedingte Gewährleistung von Schiffspapieren verbürgt wird, wie dies z. B. durch Artikel 18 des Vertrages vom 4. Februar 1896 mit Nicaragua (R. G. Bl. 1897, S. 171—193) geschehen ist. Im Falle des Aufbringens und der Beschlagnahme eines verdächtigen Schiffes durch eine kriegführende Macht würden die Prisengerichte demnach berechtigt sein, die Richtigkeit des Schiffszertifikats einer Prüfung zu unterziehen. Es muß ihnen auch der Nachweis gestattet sein, daß die Eintragungen nicht mit den tatsächlichen Verhältnissen übereinstimmen, mithin materiell unrichtig sind.

Da nun das Schiffszertifikat — ausgenommen im Falle der Fälschung des Irrtums u. dergl. mit dem Schiffsregister übereinstimmt, so muß das von dem Schiffszertifikat Gesagte auch für das Schiffsregister

gelten und ein Gegenbeweis gegen die materielle Wahrheit der Eintragungen im Kriege zugelassen werden. Wollte man den Prisengerichten die Befugnis nicht zuerkennen und ihr Prüfungsrecht auf die Übereinstimmung des Zertifikats mit dem Register beschränken, was Boyens (II S. 23) anscheinend beabsichtigt, so würde dies den Bedürfnissen der Kriegführenden wenig genügen, da es den Angehörigen eines im Kriege befindlichen Staates nicht allzuschwer fallen dürfte, auf einigen Umwegen bei einem befreundeten, neutralen Staate die Registrierung ihrer Schiffe zu erlangen.

Auch auf dem Gebiete des Verwaltungs- und Strafrechts wird ein Gegenbeweis gegen die Richtigkeit des Zertifikatsinhalts zugelassen.

Für das Strafrecht ergibt sich das aus § 18 F. G., wonach die Behörden (Landgericht) gegen den Schiffer Geldstrafe bis zu 1500 Mk. oder Gefängnis bis zu 6 Monaten festsetzen, auch auf Einziehung des Schiffes erkennen können, wenn ein Schiff ein deutsches Schiffszertifikat in Widerspruch mit den tatsächlichen Eigentumsverhältnissen führt, es ihm also in der materiellen Berechtigung dazu fehlt (cf. E. R. G. in Zivilsachen, Bd. VII, S. 16). Das objektive Strafverfahren (§ 40 St. G. B.) kann in solchem Falle Anwendung finden.

Ebensowenig kann auf dem Gebiete des Zivilprozesses der Gegenbeweis versagt werden. Beruft sich eine Partei auf die Tatsache der Berechtigung eines Schiffes zur Führung der Reichsflagge, was in vielen Fällen von Bedeutung sein kann, da mancherlei Rechtsbeziehungen des Schiffes dem „Recht der Flagge“

unterliegen, auf das Schiffszertifikat, so ist es dem Gegner freigestellt, die mangelnde Übereinstimmung der darin bekundeten Tatsachen mit den wirklichen Verhältnissen nachzuweisen.

Dasselbe muß von Eintragungen im Schiffsregister gelten. Schiffsregister sowohl wie Schiffszertifikat begründen nach § 418 Abs. 1 C.P.O. als öffentliche Urkunden, welche einen anderen als den in den §§ 415, 417 C.P.O. bezeichneten Inhalt haben, zunächst zwar vollen Beweis der darin bezeugten Tatsachen, nach § 418 Abs. 2 ist jedoch der Beweis der Unrichtigkeit nur dann nicht zulässig, wenn die Landesgesetze ihn ausschließen oder beschränken, was bezüglich der genannten Urkunden nicht geschehen ist, (cf. 16 Nr. 1 des E.G. zur C.P.O.; §§ 1, 11, 12 des B.G. vom 4. Mai 1870 (B.G.Bl. S. 599), § 15 R.G. vom 6. Februar 1875 (R.G.Bl. S. 23).

Sind alle Voraussetzungen erfüllt, welche das F.G. für die Eintragung in das Schiffsregister verlangt, so kann die Erteilung des Zertifikats nicht verweigert werden.

In der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, der sogenannten Hamburger Seerechtskommission, war noch der Standpunkt vertreten, daß der Staat aus besonderen Rücksichten sich bewogen finden könne, sowohl seine Flagge fremden Schiffen zu derem Schutz zu verleihen, als auch wirklichen inländischen Eigentümern den Schutz seiner Flagge zu verweigern, z. B. wenn ein Inländer von einem Untertan der kriegführenden Mächte ein Schiff kaufe, da solche Verkäufe von den Prisen-

gerichten häufig nicht anerkannt würden (Prot. IV, S. 1690). Diese Auffassung entspricht jedoch keineswegs mehr dem klaren Wortlaut und dem Geiste des neuen Flaggengesetzes und muß deshalb für das geltende Recht abgelehnt werden.

Es findet nun in Deutschland bezüglich der ersten Eintragung in das Schiffsregister kein unmittelbarer Zwang statt. Die Eintragung ist aber insofern für alle Kauffahrteischiffe obligatorisch, als das Recht die Reichsflagge zu führen davon abhängt, welches Recht nach § 11 Abs. 2 F. G. vor Erteilung des Zertifikats nicht ausgeübt werden darf. Ausgenommen hiervon sind nur einige Arten von seegehenden Schiffen — abgesehen von den Fällen, in denen nach § 12 F. G. ein Flaggenzeugnis gewährt wird — bei denen man aus besonderen Erwägungen von der Verpflichtung ein Zertifikat mitzuführen, Abstand genommen hat, und die deshalb auch ohne Eintragung in das Schiffsregister befugt sind, das Recht zur Führung der Reichsflagge auszuüben. Diesen Schiffen ist nicht das Recht genommen, die Registrierung zu verlangen, durch die Eintragung übernehmen sie aber alle Verbindlichkeiten, denen die registrierten Schiffe unterliegen. Es sind dies nach § 16 F. G. Schiffe von nicht mehr als 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt. Im übrigen müssen nach § 1 d. G. die zum Erwerbe durch die Seefahrt*)

*) Was als Seefahrt im Sinne des Gesetzes anzusehen ist, hat der Bundesrat als Instruktion für die Registerbehörden in seinen „Vorschriften über die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873“ durch § 1 bestimmt.

bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) mit Einschluß der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schlepp-Fahrzeuge*) erst im Schiffsregister eingetragen werden, um das Flaggenrecht ausüben zu können.

Das Gleiche gilt nach § 26 Abs. 1 d. G. (Fassung vom 29. Mai 1901) für seegehende Lustjachten, für ausschließlich zur Ausbildung von Seeleuten bestimmte Seefahrzeuge (Schulschiffe) sowie für solche Seefahrzeuge, welche für Rechnung von auswärtigen Staaten oder deren Angehörigen im Inlande erbaut sind, wenn sie von dem Rechte zur Führung der Reichsflagge Gebrauch machen. Ausgeschlossen ist die Eintragung von Schiffen, welche einem deutschen Staate gehören, z. B. von Kriegsschiffen, Transport- und sonstigen im Marinedienst verwendeten Schiffen, staatlichen Lotsen- und Schleppfahrzeugen.

Die Vorschriften des F. G. finden nach § 26a des Ges. (in der Fassung vom 29. Mai 1901) auch Anwendung auf Binnenschiffe, die ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren, soweit dies durch Kaiserliche Verordnung (mit Zustimmung des Bundesrats) bestimmt wird. Eine solche Verordnung ist unter dem 1. März 1900 ergangen. (R. G. Bl. S. 41), sie betrifft deutsche Schiffe, welche auf der unteren Donau oder in Ostasien auf dem Li-Kiang, dem Yantse-Kiang und dem Peiho sowie deren Nebenflüssen verkehren. Für solche Schiffe sind in den betreffenden Strom-

*) Durch Aufführung der letzten 4 Kategorien von Seefahrzeugen ist gesagt, daß nicht nur der unmittelbare, sondern auch der mittelbare Erwerb durch die Seefahrt in Frage kommt.

gebieten bei den deutschen Konsulargerichten Schiffsregister eingerichtet.

Ist ein Schiff in das Register aufgenommen, so wird jetzt im Gegensatz zu der ersten Eintragung ein unmittelbarer Zwang ausgeübt, Veränderungen eingetragener Tatsachen und Rechtsverhältnisse zur Anmeldung zu bringen und glaubhaft zu machen. (§ 13, 14 F. G.). Ohne eine solche Anmeldepflicht würde der Zweck des Registers, die Ausübung des Flaggenrechts zu überwachen, nicht erreicht werden können. Die Anzeige über vorgekommene Veränderungen liegt allen Personen ob, die nach § 7 Nr. 5 in das Register einzutragen sind, bei juristischen Personen den gesetzlichen Vertretern, im Falle des § 6, Abs. 2 dem Vertreter des Reeders und bei einem Eigentumswechsel, welcher einen Wechsel der Flagge nicht bedingt, auch dem neuen Erwerber, und zwar genügt bei mehreren Anzeigepflichtigen die Anmeldung durch einen von diesen.

Die Unterlassung der Anzeige nach Ablauf der festgesetzten Frist von 6 Wochen nach Kenntnis von der einzutragenden Tatsache zieht nach § 20 F. G. Geldstrafe bis zu 300 Mk. oder Haft nach sich, welche Strafe sich bei wiederholter Unterlassung bis auf 600 Mk. oder Gefängnis bis zu 2 Monaten erhöht.

Der durch die Fassung des § 1 F. G., wonach die genannten Schiffe „als Nationalflagge ausschließlich die Reichsflagge zu führen haben“ aufkommende Zweifel, ob durch diese Bestimmung eine unbedingte Verpflichtung zur Führung der Reichsflagge auf seiten

der dazu berechtigten Schiffe, also ein Verbot der Führung ausländischer Flaggen statuiert werden soll, womit dann an sich eine Eintragungspflicht in einem deutschen Register verbunden wäre, oder ob das Gesetz nur besagen will, daß ein zur Führung der Reichsflagge berechtigtes Schiff dieselbe auch führen muß, wenn es staats- und völkerrechtlich als deutsches Schiff angesehen werden will, in welchem Falle dann also durch den § 1 kein unbedingter Registerzwang ausgesprochen wäre, ist nach der herrschenden Meinung in dem zweiten Sinne zu beantworten. (Wagner I S. 154, Gareis-Fuchsberger, Kommentar z. H. G. B. S. 887; Schaps, Seerecht S. 5 ff. Anderer Meinung Stoerk in v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts Bd. II S. 522.)

Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß der Gesetzgeber, dem diese schon nach dem früheren Flaggengesetz aufgetauchte Streitfrage nicht unbekannt gewesen sein kann, nicht die Form der lex imperfecta gewählt hätte, wenn er eine absolute Flaggenführungspflicht hätte aufstellen wollen. (S. Schaps im Archiv f. öff. R., Bd. 14 S. 530 und die dort gegebenen weiteren Begründungen.) Eine unbedingte Eintragungspflicht läßt sich aus dem § 1 F. G. nicht herleiten, es bleibt mithin das deutsche Schiffsregister für Reichsangehörige (vorzugsweise für sujets mixtes), welche ihre Schiffe unter fremder Flagge segeln lassen, ohne Bedeutung,*) denn nach der heutigen Auffassung ist

*) Die Form der Reichsflagge und die Art ihrer Führung wird nach dem Abs. 2 des § 1 F. G. durch die Kaiserliche Verordnung

die Führung der deutschen Flagge nur als Ausübung eines Rechts anzusehen, ohne daß eine entsprechende Verpflichtung dazu gegenüberstände.

Im § 2 F. G., an dessen Spitze der Satz steht „zur Führung der Reichsflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dann berechtigt, wenn sie im ausschließlichen Eigentum von Reichsangehörigen stehen“ werden dann im zweiten Absatz weitere Bestimmungen getroffen, welche Gesellschaften des Handelsrechts und unter welchen Voraussetzungen diese den Reichs-

bestimmt. Diese als Blanquetgesetz gemachte Einfügung hat den Zweck, ebenso wie die Ziffer 1 des § 25 F. G., die bisher im Verordnungswege bereits ergangenen Bestimmungen, deren Rechtsbeständigkeit keineswegs über allen Zweifel erhaben war, auf eine gesicherte Rechtsbasis zu stellen.

Nach der Kaiserl. Verordnung über die Führung der Reichsflagge vom 8. November 1892 § 1 bildet die Bundesflagge in der durch die Verordnung vom 25. Oktober 1867 festgestellten Form die deutsche Nationalflagge. Diese Flagge bildet nach der genannten Verordnung ein längliches Rechteck, bestehend aus drei gleich breiten horizontalen Streifen, von welchen der obere schwarz, der mittlere weiß und der untere rot ist. (cf. Art. 55 der Reichsverfassung vom 16. April 1871). Das Verhältnis der Höhe der Flagge zur Länge ist wie zwei zu drei. Die Flagge wird von den Schiffen am Heck oder am hinteren Maste — und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber im Topp oder im Want — geführt. Hierzu tritt noch der Allerh. Erlaß vom 1. Juli 1896 betr. Abzeichen auf der Handelsflagge für die als Offiziere des Beurlaubtenstandes etc. der Marine angehörigen Schiffsführer (R. G. Bl. S. 181 u. R. C. Bl. S. 461), wonach solche Schiffsführer das eiserne Kreuz in der Flagge führen dürfen.

angehörigen gleichgeachtet werden. Der folgende Paragraph enthält die Vorschriften, welche den Verlust des Flaggenrechts regeln und die Maßnahmen, welche einem solchen Verlust vorbeugen sollen. Diese Bestimmungen beziehen sich nur auf Schiffe, welche im Besitze einer eigentlichen Reederei (§§ 484 ff H. G. B.) sind und enthalten eine wesentliche Milderung der Härten, welche durch sofortigen Verlust des Flaggenrechts bei Übergang von Schiffsparten an Ausländer nach dem früheren F. G. eintraten.

Nach den bislang erwähnten öffentlich-rechtlichen Funktionen der Seeschiffsregister liegt die Annahme nahe, daß sie von administrativen Behörden geführt werden müßten, durch § 4 Abs. 2 F. G. ist jedoch ihre Führung den Amtsgerichten zugewiesen. Durch Anordnung der Landesjustizverwaltung kann die Führung des Registers für mehrere Amtsgerichtsbezirke einem Amtsgericht übertragen werden. Dies ist geschehen in Bremen. Dort führt das Amtsgericht in Bremen das Schiffsregister für das ganze Staatsgebiet. Ebenso in Lübeck.

Nach § 27 d. G. bleiben aber die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen das Schiffsregister von anderen als richterlichen Behörden geführt wird, unberührt. So wird in Hamburg nach dem Gesetze vom 22. Dezember 1865 betr. die Papiere für Hamburgische Seeschiffe, das noch Gültigkeit hat, soweit es den Reichsgesetzen nicht widerspricht, das Schiffsregister seit 1873 von der „Deputation für Handel und Schiffahrt“ geführt.

Auch in Mecklenburg-Schwerin sind nach der Verordnung vom 9. April 1899 zum Ausführungsgesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit die Magistrate von Rostock und Wismar zu Registerbehörden bestellt, denen eine Instruktion vom 18. November 1899 (Reg. Bl. S. 822 ff) erteilt ist.

Wird das Register bei einer nicht richterlichen Behörde geführt, so unterliegt das Verfahren der landesgesetzlichen Regelung, während das Verfahren vor dem Amtsgericht als Registerbehörde durch die allgemeinen Vorschriften der §§ 1—35 des Ges. über die freiwillige Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 geordnet wird. Die praktische Bedeutung der grundsätzlichen Festsetzung der amtsgerichtlichen Zuständigkeit ist die, daß in Zukunft eine Landesgesetzgebung, die bisher die Schiffsregister durch die Amtsgerichte hat führen lassen, deren Führung nicht mehr anderen Behörden übertragen kann. (Schaps im Archiv f. öff. R., Bd. XIV S. 536.)

Ein registriertes Schiff muß nach § 17 F. G. seinen Namen an jeder Seite des Bugs und seinen Namen sowie den Namen des Heimathafens am Heck in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen.*)

---

*) Nach § 25. 3. 4 d. G. bestimmt der Bundesrat die Art, wie die Anbringung der Namen am Schiffe auszuführen ist. Sie ist im § 6 der Vorschriften vom 10. November 1899 in Übereinstimmung mit § 3 des Ges. vom 28. Juni 1873 (R. G. Bl. S. 184) im einzelnen geregelt (vergl. § 5 der Vorschriften vom 13. November 1873 R. G. Bl. S. 367 ff.) mit Abänderung vom 1. September 1893 (R. G. Bl. S. 787.)

Diese Pflicht zur Namensführung ist nicht eine bloße Äußerlichkeit, sondern ist zweckmäßig deshalb bestimmt, um die Identität eines Schiffes leicht feststellen zu können, wie dies z. B. im Falle einer Ansegelung für dritte von großem Interesse sein kann.

Auch ist nie der Einwand zuzulassen, daß der Heimatshafen ein anderer sei, als der, dessen Namen öffentlich im Register und am Schiffsrumpf zu lesen ist.

Eine Zuwiderhandlung gegen § 17 F. G. wird nach § 4 des Ges. vom 28. Juni 1873 mit Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder mit Haft bestraft.

Der einmal gewählte und in das Register eingetragene Name, der übrigens beliebig ausgesucht werden darf, gleichviel ob schon ein anderes Schiff desselben Heimatshafens den gleichen Namen führt, darf nicht willkürlich abgeändert werden, vielmehr bedarf es hierzu der Genehmigung des Reichskanzlers. Diese Vorschrift ist geeignet, zu verhindern, daß ein Schiff, welches wegen notorischer Seeuntüchtigkeit keine Frachten und keine Versicherung mehr bekommen kann, unter neuem Namen solche wieder erhält.

Das Verbot der Namensänderung gilt nicht für Schiffe, welche bislang eine ausländische Flagge getragen haben und in deutschen Besitz übergegangen sind. Hier steht nichts im Wege, eine Namensänderung vorzunehmen, da das Schiff bis dahin noch nicht in einem deutschen Register geführt wurde. Durch den Umweg über eine ausländische Flagge wird es ermöglicht, den Bestimmungen des Gesetzes ihre Wirkungen zu nehmen, indem nämlich jemand ein

deutsches Schiff zunächst zum Scheine an fremde Staatsangehörige verkauft und infolgedessen im Schiffsregister löschen läßt, es demnächst zurückkauft und unter einem anderen Namen aufs neue in das Register eintragen läßt. Der gleiche Effekt kann ferner dadurch erreicht werden, daß der Reeder das Schiff bei der Registerbehörde abmeldet unter dem Vorgeben, daß es nicht mehr zur Seefahrt verwendet werde, und so die Löschung bewirkt, später aber wegen Wiederaufnahme der Seefahrt das Schiff unter anderem Namen von neuem zum Register anmeldet.

Der Registerbehörde liegt es daher ob, jeden eingehenden Antrag genau zu prüfen und bei jedem auftauchenden Bedenken geeignete Erkundigungen einzuziehen. (Bergmann a. a. O. S. 75.)

Außer der Namensbeilegung dient zur Identifizierung aller Seeschiffe die internationale Einrichtung des Unterscheidungssignals. Durch dieses Mittel soll gewissermaßen eine große internationale Marine gebildet werden, in welcher jedes Schiff ganz individuell bezeichnet ist und von jedem anderen Schiffe unterschieden werden kann.

Das Unterscheidungssignal besteht aus 4 nebeneinander gestellten und so zu einer Gruppe vereinigten Konsonanten des Alphabets. Von allen aus den 18 Konsonanten durch Permutation zu bildenden Gruppen dienen in Deutschland 1440 Gruppen. (G. Q. B. C. bis G. W. V. T.) zur Bezeichnung der Schiffe der Kriegsmarine, während weitere 53040 Gruppen (H. B. C. D. bis W. V. T. S.) zur Bezeichnung

der Schiffe der Handelsmarine bestimmt sind. Die verfügbaren Gruppen werden von einer Zentralstelle aus den einzelnen Registerbehörden zugeteilt, welche dann ihrerseits jedem bei ihnen zur Eintragung angemeldeten Schiffe ein auf die angegebene Weise gebildetes Unterscheidungssignal zuweisen.

Schiffe, welche nicht im Register eingetragen sind, können ein Unterscheidungssignal nicht erhalten. Durch diese Regelung kann durch die Schiffsregister festgestellt werden, welche Unterscheidungssignale bereits vergeben und welche noch frei sind, so daß eine doppelte Verteilung ausgeschlossen ist.

Jeder der Konsonanten oder Signalbuchstaben kann durch eine Signalflagge dargestellt werden. Durch Aufziehen des ihm beigelegten Unterscheidungssignals unter gleichzeitiger Zeigung der Nationalflagge, — welche deshalb erforderlich ist, weil Schiffe verschiedener Staaten vielfach dasselbe Unterscheidungssignal führen —, kann sich jedes Schiff allen anderen Schiffen, Signalstationen usw., welche ein Verzeichnis der Schiffe und ihrer Unterscheidungssignale, das internationale Signalbuch*) besitzen, leicht zu erkennen geben.

---

*) Das internationale Signalbuch, englisch „Commercial Code of Signals for the use of all Nations“ ist auf Veranlassung der britischen und französischen Regierung eingeführt. Die englische Ausgabe ist zuerst 1857, die französische 1864, die deutsche 1870 erschienen. Die neueste englische Ausgabe, betitelt „The International Code of Signals for the use of all Nations“, ist von 1899. Neuere deutsche Veröffentlichungen sind im Anschluß an Um-

Zum Schlusse dieses Abschnittes mag noch erwähnt werden, daß die Schiffsregister auch als Grundlage für die Aufstellung der statistischen Verzeichnisse dienen. Diese werden alljährlich in dem seit 1870 erscheinenden, vom Reichsamt des Innern unter dem Titel „Handbuch für die deutsche Handelsmarine“ herausgegebenen „Alphabetischen Verzeichnis der deutschen Kauffahrteischiffe“ zusammengestellt.

2. für die Begründung des Heimatshafens.

Der Begriff des Heimatshafens ist für das Recht des Seeverkehrs in den mannigfachsten Beziehungen von maßgebender Bedeutung. So kommt namentlich in Betracht:

a) Der Gerichtsstand wegen persönlicher und dinglicher Ansprüche gegen den Reeder nach den §§ 488, 508 H. G. B.

b) Die Vollmacht des Schiffers nach den §§ 526, 527, 680, 754 Nr. 6, 761 H. G. B.

c) Dauer des Vertrages mit dem Schiffer und Anspruch desselben auf Rückbeförderung, §§ 550, 551 Abs. 1, 553 Abs. 1 Nr. 12.

---

arbeitungen der englischen Ausgabe 1884 und 1901 durch das Reichsamt des Innern erfolgt. Obwohl das Internationale Signalbuch keinen Rechtscharakter trägt, spielt es dennoch bei seiner großen Bedeutung für den gesamten Seeverkehr im Seerecht eine gewisse Rolle. Vergl. Perels „Das Internationale Signalbuch und das deutsche Seerecht“ in Goldschmidts Zeitschrift Bd. 56 S. 114 ff. Die deutsche Ausgabe des Buches erscheint im Verlage von Georg Reimer in Berlin.

d) Nach § 942 Abs. 2 C. P. O. kann das Amtsgericht des Heimatshafens einstweilige Verfügungen erlassen, auf Grund deren eine Vormerkung in das Schiffsregister oder ein Widerspruch gegen die Richtigkeit des letzteren eingetragen werden soll.

e) Nach § 1002 C. P. O. kann das Gericht des Heimatshafens ein Aufgebot der Schiffsgläubiger mit der Wirkung der Ausschließung sich nicht Meldender erlassen.

f) Die Zwangsversteigerung des Schiffes soll in der Gerichtszeitung des Heimatshafens publiziert werden, § 168 des Gesetzes betr. die Zwangsvolistreckung in das unbewegliche Vermögen.

Es erhebt sich nun die Frage, ob überall der Registerhafen als Heimatshafen anzusehen ist, ob also dem Schiffsregister die Bedeutung beizumessen ist, daß der Ort seiner Führung, (oder wenn mehrere Häfen zu einem Registerbezirke vereinigt sind, der im Register als Heimatshafen bezeichnete Hafen) zum Heimatshafen des eingetragenen Schiffes wird, oder ob nach geltendem Recht noch ein vom Heimatshafen verschiedener Registerhafen anerkannt wird?

Nach der bisherigen deutschen Gesetzgebung konnte von einer Verschiedenheit von Register- und Heimatshafen nicht die Rede sein. Der deutsche Reeder konnte sein Schiff in irgend ein deutsches Register eintragen lassen, wenn er nur einen im Registerbezirke belegenen Hafen zum Heimatshafen seines Schiffes erwählt hatte, d. h. zum Hafen, von dem die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden

sollte. Weder brauchte er seinen Wohnsitz im Registerbezirke zu haben, noch war der Nachweis erforderlich, daß er den gewählten Hafen zum Mittelpunkt der Seehandelstätigkeit seines Schiffes machen wollte.

Nach einer überwiegenden Praxis der Registerbehörden, die auch vom auswärtigen Amt gebilligt wurde, setzte man sich über die Bestimmung des § 5 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867, die mit Art. 435 des alten H. G. B. in Einklang stand, hinweg, daß ein Schiff nur in das Schiffsregister desjenigen Hafens eingetragen werden konnte, von welchem aus die Seefahrt mit ihm betrieben werden sollte. Man tat dies mit der Begründung, daß das Gesetz unter dem Betreiben der Seefahrt nicht sowohl das körperliche Ein- und Auslaufen der Schiffe in dem gewählten Hafen verstehe, oder daß die leitende Reederei in diesem Hafen ihren Sitz haben sollte, sondern daß vielmehr die Absicht des Gesetzes sei, daß in diesem Hafen der rechtliche Mittelpunkt des Seehandelsbetriebes geschaffen werden sollte.

Auf diese Weise wurde es ermöglicht, daß ein im Auslande wohnender deutscher Reeder, dessen Schiffe nur im Auslande verkehrten, seine Schiffe in einem deutschen Register eintragen lassen konnte und diese damit das Recht zur Führung der deutschen Reichsflagge ausüben konnten. (Vergl. Entscheid. des R. O. H. G. Bd. VI S. 83.) Diese Auslegung hat aber unzweifelhaft nicht in der ursprünglichen Absicht des Gesetzgebers gelegen, und es ist auch nicht anzunehmen, daß

das neue Flaggengesetz mit seiner in § 6 Abs. 1 gegebenen Vorschrift „Ein Schiff kann nur in das Schiffsregister des Hafens eingetragen werden, von welchem aus, als dem Heimatshafen, die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden soll“ einen anderen Hafen gemeint hat, als den, in welchem die leitende Reederei ihren Sitz hat (vergl. die Begründung zu § 6 Abs. 1 des F. G. vom 22. Juni 1899), wo also der Einzelreeder oder der Korrespondentreeder wohnt, bei einer Handelsgesellschaft, wo das handelsrechtliche Domizil der Gesellschaft sich befindet. Sind mehrere Niederlassungen einer Reederei vorhanden, hat z. B. eine solche neben der Hauptniederlassnng noch Zweigniederlassungen an anderen Hafenplätzen, so ist der Ort der Zweigniederlassung maßgebend, von der aus die kaufmännische Leitung des Schiffes erfolgt.

Für die Bestimmung des Heimatshafens kommt aber ferner der § 480 Abs. 1 H. G. B. in Betracht, welcher besagt: „Als Heimatshafen des Schiffes gilt der Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben wird.“

In Übereinstimmung mit dem Abs. 1 des § 6 des F. G. wird der Heimatshafen eines Schiffes hier nach objektiven Merkmalen festgelegt, und zwar wird auch nach H. G. B. unter dem Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben wird, der Hafen verstanden, an welchem die leitende Reederei ihren Sitz hat.

Der Heimatshafen eines Schiffes, der nach Abs. 1 § 6 F. G. begründet ist, ist somit derselbe wie der

des H. G. B., und die Identität von Heimats- und Registerhafen ist insoweit gewahrt.

In § 6 Abs. 2 des F. G. sind nun aber weiter die Fälle geregelt, in denen es dem Reeder freisteht, in welchem inländischen Register er sein Schiff eintragen lassen will, wo es also von seinem subjektiven Ermessen abhängt, welchen Hafen er zum Registerhafen seines Schiffes machen will. Es sind dies die Fälle, in denen die Seefahrt von einem ausländischen Hafen, oder von einem Hafen eines Schutzgebietes oder eines Konsulargerichtsbezirks aus betrieben werden soll oder es an einem bestimmten Heimatshafen fehlt, wenn z. B. der Schiffer, der zugleich Reeder ist, mit seinem Schiffe die sog. „wilde Fahrt" betreibt.

Bei solcher Sachlage erhebt sich der Zweifel, wo der Heimatshafen des Schiffes zu suchen ist. Läßt z. B. ein in Hongkong wohnender deutscher Reeder sein zwischen japanischen und chinesischen Häfen verkehrendes Seeschiff in Hamburg registrieren, wozu er nach der angeführten Vorschrift des § 6 Abs. 1 S. 1 des F. G. berechtigt ist, so wäre nach § 480 H. G. B. Hongkong als Heimatshafen des Schiffes anzusehen, weil dort der Reedereibetrieb seinen Sitz hat, während nach F. G. Hamburg dafür gelten müßte. Eine solche Verschiedenheit von Register und Heimatshafen würde aber, wie Pappenheim (in Goldschmidts Zeitschrift Bd. 46 S. 266) bemerkt, zu ganz unleidlichen Konsequenzen führen.

Sieht man nun in den Ausnahmefällen des § 6 Abs. 2 S. 1, in denen dem Reeder die Wahl des in-

ländischen Registerhafens freisteht, von der Anwendung des Satzes ab, daß der Heimatshafen am Orte der tatsächlichen Leitung der Seehandelstätigkeit ist, und legt der Wahl des inländischen Registers die Bedeutung bei, daß durch Willenserklärung des Reeders das Schiff diesem Registerhafen in der Art angegliedert wird, daß dieser Hafen als Mittelpunkt der Betriebsleitung im Rechtssinne und somit schlechthin als Heimatshafen anzusehen ist, gerade so wie nach der unter dem früheren Flaggengesetz herrschenden Praxis bei ausnahmslos freistehender Registerwahl der gewählte Hafen als Heimatshafen galt (Boyens II S. 18), so ist die Einheit von Heimats- und Registerhafen gerettet, ohne daß der Existenzberechtigung des § 480 H. G. B. allzugroßer Abbruch getan ist.

Schaps (Archiv für öff. R. Bd. XIV S. 540) ist zwar der Ansicht, daß für eine freie Registerwahl kein Raum sei, so lange der § 480 H. G. B. existiert, wenn nicht Register- und Heimatshafen prinzipiell verschieden seien, da sich ein nach dem subjektiven Ermessen des Reeders gewählter Heimatshafen selten mit dem nach objektiven Merkmalen bestimmten Heimatshafen des H. G. B. decken würde. Er (a. a. O. S. 538) meint auch, daß durch die Begriffsbestimmung des Heimatshafens nach H. G. B. deshalb prinzipiell die Möglichkeit einer Verschiedenheit des Heimatshafens im Sinne des H. G. B. vom Registerhafen im bisherigen Sinne anerkannt sei und folgert dies aus der veränderten Fassung „betrieben werden soll“ und „betrieben wird“, die er für etwas durchweg Verschiedenes hält.

Schaps belegt dann seine Auffassung mit dem Beispiel, daß mit einem in Hamburg registrierten Schiffe, für welches zur Zeit der Eintragung alle Voraussetzungen derselben vorgelegen haben, später von einem anderen deutschen, ja selbst ausländischen Hafen aus Seefahrt im Rechtssinne betrieben werden könne, so daß nur der letztere Hafen sich als Heimatshafen im Sinne des § 480 H. G. B. darstelle.

Die Abweichung im Wortlaute „betrieben werden soll" und „betrieben wird" wird nun von der Denkschrift zum H. G. B. (S. 297) als lediglich redaktionelle Änderung bezeichnet und erklärt sich auch daraus, daß das Flaggengesetz den Ausdruck „betrieben werden soll" deshalb gewählt hat, weil die Eintragung des Schiffes regelmäßig schon dann erfolgt, wenn der Seefahrtsbetrieb mit dem Schiffe noch nicht aufgenommen ist, weil eben durch die Registrierung das Schiffszertifikat erst beschafft werden muß. Ist aber das Schiff bereits in der Seehandelstätigkeit beschäftigt, wie es der § 480 des H. G. B. voraussetzt, so kann als sein Heimatshafen nicht mehr der Hafen bezeichnet werden, von dem aus die Seefahrt betrieben werden soll, vielmehr hat das Schiff seinen Heimatshafen alsdann an dem Orte, von dem aus die Seefahrt betrieben wird. (Vergl. Pappenheim bei Goldschmid Bd. 46 S. 265.)

Die Ansicht, daß von einem anderen als dem Registerhafen Seefahrt im Rechtssinne betrieben werden könne, ist nun aber gerade der Punkt, auf dem in letzter Linie die Verschiedenheit der Meinungen beruht

und steht mit der oben vertretenen Ansicht im direkten Gegensatz, wonach der Erklärung des Reeders in den Fällen, in denen ihm die Wahl des Registerhafens freisteht, eben die Deutung beigelegt wird, daß er von diesem Hafen und von keinem anderen die Seefahrt im Rechtssinne betreiben wolle.

Wir kommen demnach zu dem Ergebnis, daß in der Regel sowohl nach F. G. als auch nach H. G. B. der Hafen als Heimatshafen des Schiffes zu gelten hat, an dem die leitende Reederei ihren Sitz hat, daß aber in den Fällen des § 6 Abs. 2 F. G. in welchen mangels eines festen Standortes der leitenden Reederei oder weil dieser im Auslande oder im Binnenlande liegt, dem Reeder die Wahl des Registers freisteht, der gewählte Hafen im Rechtssinne, d. h. ebenfalls nach F. G. und H. G. B. Heimatshafen des Schiffes wird. Hiernach ist eine Verschiedenheit von Heimats- und Registerhafen ausgeschlossen, und die öffentlich-rechtliche Bedeutung des Schiffsregisters erstreckt sich darauf, daß in allen Fällen die darin eingetragenen Schiffe in dem Hafen des Registers beheimatet werden.

Der § 480 H. G. B. behält seine volle Bedeutung für alle nicht registrierten Schiffe, aber auch für eingetragene Schiffe hat der Begriff des Heimatshafens nach H. G. B. noch Wirksamkeit. Nach §§ 14, 13 Abs. 3 ist der Registerbehörde Mitteilung zu machen, wenn die Geschäftsleitung der Reederei in einen anderen Registerbezirk verlegt wird, wenn z. B. eine Reederei ihren Sitz von Lübeck nach Kiel verlegt. Nach § 480 H. G. B. würde Kiel Heimatshafen geworden

sein, es wäre demnach nicht mehr zulässig, daß die Schiffe der Reederei in Lübeck registriert blieben, sondern sie müßten in das Kieler Register übernommen werden.

Würde man bei einem im Auslande wohnenden Reeder der Registrierung seines Schiffes in einem deutschen Hafen nicht die Bedeutung beimessen, daß dieser Hafen Heimatshafen des Schiffes im Rechtssinne sein solle, und z. B. nach der Angabe des Reeders London als Heimatshafen seines Schiffes in das Register eingetragen, so wäre, falls das Schiff nur zwischen London und anderen ausländischen Häfen verkehrte, keine Möglichkeit gegeben, Ansprüche gegen das Schiff in Deutschland gerichtlich geltend zu machen, weil nach den deutschen Gesetzen nicht die Gerichte des Register-, sondern die des Heimatshafens zuständig sind. Es ist aber offenbar die Absicht, überall die Möglichkeit zu gewähren, daß Ansprüche gegen ein deutsches Schiff auch vor deutschen Gerichten geltend gemacht werden können.

Nach dem Art. 435 Abs. 3 des A. D. H. G. B. bestand auch keinerlei Zweifel darüber, daß Heimats- und Registerhafen identisch seien, es ist bedauerlich, daß der von Pappenheim (a. a. O. S. 267) gemachte Vorschlag, in das neue H. G. B. die Bestimmung über den Heimatshafen so zu fassen: „Als Heimatshafen des Schiffes gilt der Hafen, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist", nicht berücksichtigt worden ist. Ein von Bassermann in der I. Lesung des F. G. (Stenograph. Berichte II S. 1689) gestellter gleich-

artiger Antrag hat ebenfalls keine Aufnahme gefunden, weil man sich offenbar überzeugte, wie Boyens (II S. 15) bemerkt, daß sich dies als Sinn des Gesetzes von selbst ergebe.

Die dargelegte Ansicht wird ferner durch das für den Seeverkehr bedeutsamste englische Recht unterstützt, welches ebenfalls auf dem Standpunkte steht, daß ein Schiff dahin gehört und dort beheimatet ist, wo es im Register eingetragen steht, so besagt sect. 13 der Mereh. Stip. Act. von 1894: „The port, at which a British ship is registered for the time being shall be considered her port of registry and the port, to which she belong", obwohl in England freie Registerwahl herrscht.

II. Des Binnenschiffsregisters.

Wie schon der Titel des Gesetzes vom 15. Juni 1895 (neue Fassung in der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898) „Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei" besagt, gehört die von ihm geordnete Materie dem Privatrecht an. Es schließt dies jedoch nicht aus, daß auch einige öffentlich rechtliche Vorschriften Aufnahme gefunden haben.

Bereits vor Erlaß des B. Sch. G. (zum Teil abgeändert durch Artikel 12 des E. G. zum H. G. B.) war schon durch Gesetze vom 27. April 1885 und 15. Dezember 1887 in Hamburg und Bremen die Einrichtung von Schiffsregistern für Flußschiffe angeordnet.

Auch in Lübeck war dies durch ein Gesetz von 1845 geschehen, seit 1880 waren aber in diesem Staate neue Folien für das Binnenschiffsregister nicht mehr angelegt.

In den übrigen deutschen Staaten fehlte es bis zum Inkrafttreten des B. Sch. G. an einem Register für Binnenschiffe. Es bestanden allerdings vom Rheinschiffs-Registerverband und von der Vereinigung norddeutscher Versicherungsgesellschaften herausgegebene Binnenschiffsregister, diese aber hatten den Charakter einer privaten Veranstaltung und waren deshalb wenig geeignet, ein öffentliches auf gesetzlicher Grundlage beruhendes Schiffsregister zu ersetzen. (Landgraf a. a. O. S. 316).

Die Zahl ausländischer Gesetzgebungen, welche sich mit der besonderen Regelung der Verhältnisse der Binnenschiffahrt befassen, ist nur eine geringe. Es liegt aber für Deutschland umsomehr die Notwendigkeit vor, auf diesem Gebiete klare und zweckdienliche Normen zu schaffen, da in Deutschland unter den Staaten des Kontinents die Frachtschiffahrt bei weitem den größten Umfang angenommen und dementsprechend auch die meiste Bedeutung hat. Durch das Gesetz vom 15. Juni 1895 ist die Einrichtung von Binnenschiffsregistern nun für das ganze Reichsgebiet angeordnet und damit die Grundlage für ein zuverlässiges Auskunftmittel für die rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse des einzelnen Schiffes, insbesondere für eine allgemeine Regelung der Verpfändung geschaffen worden. Hierdurch ist einem Bedürfnis abgeholfen, welches bei der Binnenschiffahrt nicht minder als bei

der Seeschiffahrt hervorgetreten war, denn die Kenntnis der Tatsachen, welche durch das Register vermittelt wird, ist für Personen, welche Fracht- oder Versicherungsverträge abschließen, ebenso wie für die Schiffsgläubiger von erheblichem Wert. Da es auch unter den Schiffern, ebenso wie unter anderen Gewerbetreibenden Leute gibt, welche im Trüben fischen, und die Angaben über Ladungsfähigkeit zu verändern bestrebt sind, je nachdem sie abgabenpflichtig oder einnahmeberechtigt sind, so ist die Registereinrichtung in Hinsicht auf die Hafenabgaben, Schleppgebühren u. a. von großer Wichtigkeit, da aus dem Schiffsregister ersichtlich ist, welche Tragfähigkeit ein Schiff in Wirklichkeit hat und dadurch, welche Änderungen vorgenommen sind. (Landgraf a. a. O. S. 325).

Die Vorschriften über das Schiffsregister sind in den §§ 120—130 des Gesetzes enthalten, es soll in folgendem nur, ohne auf Einzelheiten näher einzugehen, hervorgehoben werden, was zum Verständnis der Bedeutung des Registers erwähnenswert ist, oder der Vollständigkeit wegen nicht gut entbehrt werden kann.

Für die Eintragung im Binnenschiffsregister kommen die Schiffe in Betracht, welche zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmt und hierzu verwendet werden. Als untere Grenze der Eintragungsfähigkeit ist im § 120 des Gesetzes für Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft, z. B. Benzin-, Petroleum-, Spiritus-, Gas-, Ligroin- oder elektrische Boote, eine Tragfähigkeit von mehr als 15000 kg, für sonstige Schiffe eine solche von mehr

als 20000 kg festgesetzt. Die bezeichneten Grenzen nach unten dürften im allgemeinen dem Verkehr genügen. Wie in einzelnen Fällen, z. B. bei Schiffen mit eigener Triebkraft die besondere Stärke der Maschinen wegen des dadurch repräsentierten Wertes eine Eintragung wünschenswert macht, ist es nach § 128 des Gesetzes den einzelnen Landesregierungen freigestellt, auch Schiffe von geringerer Tragfähigkeit für eintragungspflichtig zu erklären. Hierzu sind Vorschriften erlassen. Für Bayern V. v. 24. Dezember 1899 § 30, Hessen Ges. v. 20. Juli 1899 Art. 7, Mecklenburg-Schwerin V. v. 9. April 1899 § 24, Mecklenburg-Strelitz V. vom 9. April 1899 § 10.

Während nun nach F. G. nur Schiffe eintragungspflichtig sind, die „zum Erwerb“ durch die Seefahrt dienen, ist hier von einem Erwerbszweck abgesehen. Durch diese weitere Fassung unterliegen alle Binnenschiffe von der festgesetzten Mindesttragfähigkeit der Eintragung, wenn sie zur Schiffahrt verwendet werden, mögen sie auch hierbei andere als Erwerbszwecke verfolgen (§ 8b Abs. 2 der allg. Verfügung des preuß. Justizministers vom 2. November 1895, No. 40 des J. M. Bl. vom 8. November 1895). Hiernach müssen also nicht nur die zur Güter- oder Personenbeförderung, sowie zur Schleppschiffahrt und zum Fischen bestimmten Fahrzeuge eingetragen werden, sondern auch Lustjachten, Hafenpolizeidampfer und ähnlichen Zwecken dienende Schiffe, einerlei ob sie im Privat- oder im Staatseigentum stehen. (Landgraf a. a. O. S. 13). Die Fahrzeuge müssen aber „zur Schiffahrt“ verwendet

werden, dürfen also nicht an einem Orte dauernd festliegen, wie Brückenpontons, Bagger, in der Hauptsache aus einem Schiffsgefäß bestehende verankerte Bade- oder Wäscheanstalten, Schiffsmühlen u. dergl. Die Grenze ist jedoch flüssig und zuweilen nicht leicht festzustellen.

Nach Landgraf (a. a. O. S. 13) genügt es für den Begriff der Schiffahrt, wenn die genannten Schiffsgefäße gelegentlich nach einem anderen Orte fortbewegt werden, wenn also z. B. die Schiffsbrücke abgebrochen und anderswo wieder aufgeschlagen wird, (nicht beim Öffnen und Schließen der Brücke), wenn das Baggerschiff etwas von der Stelle gerückt, die Badeanstalt im Herbst in den Hafen gebracht wird. Obgleich man zugeben muß, daß eine solche Fahrt als eine „Schiffahrt“ anzusehen ist und der § 1 des Gesetzes, aus dem entnommen werden muß, was im Sinne des Gesetzes als Schiff zu betrachten ist und daher der Eintragung unterliegt, nicht von einer gewerbsmäßigen Schiffahrt spricht, so sind doch die genannten Schiffsgefäße nicht für die Schiffahrt, sondern zu ganz anderen Zwecken bestimmt. Wenn sie nun auch gelegentlich, um ihren Bestimmungszweck zu erfüllen, nach Art eines Schiffes fortbewegt werden und man sie während dieser Zeit als zur Schiffahrt verwendet betrachten kann, so daß sie z. B. in bezug auf Kollisionen, Bergung, Hülfeleistung u. dergl., unter das Schiffahrtsgesetz gestellt werden müssen, so kann dies doch für die Eintragungspflicht nicht maßgebend sein, weil nach Wortlaut und Sinn des § 120 des Gesetzes

es für die einzutragenden Schiffe auf die Tragfähigkeit, also die Fähigkeit ankommt, Lasten zu tragen und fortzubewegen. Durch diese Auslegung dürfte ein in allen Fällen ausreichendes Kriterium für die Frage der Registrierung gewonnen sein.

Die Angabe der Tragfähigkeit*) gehört nach §§ 125 Ziff. 2 126 des Gesetzes zu dem obligatorischen Inhalt des Registers. Der Umstand nun, daß diese bei den oben erwähnten, speziellen Zwecken dienenden Schiffsgefäßen nicht immer zu ermitteln sein, oder doch regelmäßig nicht festgestellt wird, läßt ebenfalls den Schluß zu, daß solche Fahrzeuge vom Schiffsregister unbeeinflußt bleiben.

Die Unterscheidung zwischen See- und Binnenschiffen ergibt sich daraus, ob sie auf den durch § 1 des Gesetzes vom 13. November 1873 abgegrenzten, zum See- oder zum Binnengebiet gehörenden Gewässern verkehren. Bei Schiffen, die gleichzeitig der See- und Binnenschiffahrt in Form regelmäßiger Fahrten dienen,

*) Die verschiedene Art der Größenbestimmung für Seeschiffe nach Brutto-Raumgehalt, für Binnenschiffe nach Tragfähigkeit, beruht darauf, daß bei Binnenschiffen im allgemeinen nicht erst der Raumgehalt, sondern unmittelbar die Tragfähigkeit und zwar nach dem Gewichte, welches das Schiff von der unteren bis zur oberen Schwimmebene sinken läßt, bestimmt wird. Diese Vermessungsmethode liefert bei der Gleichmäßigkeit der Binnenschiffstypen ein genügend zuverlässiges Ergebnis und bietet den Vorteil, daß dies Vermessungsresultat für die Festsetzung der Gebühren und Abgaben, der Liegegelder, Versicherungsprämien und für ähnliche Zwecke unmittelbar verwendbar ist, so daß keine weitere Vermessung oder Umrechnung stattzufinden braucht.

ist die Entscheidung davon abhängig, ob die eine oder die andere Art der Verwendung die maßgebende ist.

Durch Obiges ist der Umkreis der Schiffe begrenzt, auf welche sich die Eintragung und damit die Bedeutung des Registers erstreckt.

Es findet nun, abweichend von den Bestimmungen über Seeschiffe, für welche wegen des mit der Eintragung verbundenen Flaggenrechts ein mittelbarer Registrierungszwang genügt, für Binnenschiffe, für welche das Flaggenrecht nicht in Betracht kommt, weil es kein besonderes Flaggenrecht auf deutschen Binnenflüssen gibt, ein unmittelbarer Zwang zur Eintragung statt, und zwar muß bei Meidung einer Ordnungsstrafe, welche demselben Verfahren, wie für die Verhängung von Ordnungsstrafen in betreff der Anmeldungen zum Handelsregister unterliegt (§ 128 d. G.) jedes Binnenschiff bei der Registerbehörde des Heimatsortes angemeldet werden. (§§ 128, 123 d. G.) Weil nun Fälle vorkommen können, in denen der Schiffseigner sich der Anmeldung entziehen will, weil eine solche seinen Interessen zuwiderläuft, oder weil ihm daran liegen kann, das Schiff an einem anderen Orte anzumelden, als von welchem die Schiffahrt betrieben wird, z. B. um etwaige Wohltaten günstigerer lokaler Besteuerung, seinem Interesse mehr zusagender Vermessungsart u. dergl. auszunutzen, muß es hier objektive Merkmale im Gesetze geben, nach welchen der Heimatsort sich bestimmt, anderenfalls könnte sich überhaupt keine Behörde finden, welche die Eintragung veranlassen würde.

Den Heimats- oder Registerhafen des Seerechts ersetzt für die Binnenfahrzeuge der Heimatsort. Es ist jedoch grundsätzlich ein Unterschied bez. der einzelnen Momente, welche den Heimatshafen bezw. Heimatsort begründen, zwischen See- und Binnenschiffahrt. Für eine freie Registerwahl ist im Binnenschiffahrtsrecht kein Raum.

Nach authentischer Interpretation ist der Heimatsort des Schiffes der Ort, von dem aus die Schiffahrt mit dem Schiffe betrieben wird, zur Lösung der hiernach offenbleibenden Zweifelsfälle geben die Abs. 2 und 3 des § 6 d. G. genügenden Anhalt.

Ein besonderes Schiffsdomizil ist auch für Flußschiffe nicht zu entbehren, denn abgesehen von der Registrierung richtet sich nach diesem Orte der Gerichtsstand des Schiffseigners für alle gegen ihn als solchen zu erhebenden Klagen, ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet, (§ 6 d. G.) und die gesetzliche Vertretungsbefugnis des Schiffers. (§§ 15, 16 d. G.)

Der durch § 6 d. G. geschaffene Gerichtsstand des Heimatortes ist jedoch kein ausschließlicher, man hat vielmehr nur aus dem Grunde auch die Gerichte des Heimatsortes für zuständig erklärt, weil unter Umständen die Bestimmungen der C. P. O. nicht ausreichen, eine Zuständigkeit zu begründen, denn an einem bestimmten Wohnsitz wird es bei einem Schiffseigner, dessen ganze wirtschaftliche Existenz sich zuweilen um sein Fahrzeug dreht, und der

deshalb beständig damit auf Fahrt ist, die Ladung einnehmend, wo er diese gerade findet, nicht selten fehlen.

Durch den Gerichtsstand des Heimatsortes ist daher in allen Fällen dafür gesorgt, daß beim Fehlen sonstiger Merkmale der C. P. O. Ansprüche gegen den Schiffseigner zur gerichtlichen Geltendmachung gelangen können. Das Schiffsregister ist mithin in dieser Hinsicht nicht ohne Wirkung, wenn seine Bedeutung hier auch nur indirekter Art ist.

Das Binnenschiffsregister wird nach § 121 d. G. bei dem zur Führung des Handelsregisters zuständigem Gerichte, also dem Amtsgerichte geführt. Um jedoch die Möglichkeit zu gewähren, einer zu weit gehenden Zersplitterung der Schiffsregister, wie sie bei Gerichtsbezirken mit geringer schiffahrttreibender Bevölkerung eintreten kann, vorzubeugen und um beide Register von einer Behörde führen zu lassen, wie dies aus manchen Gründen zweckmäßig erscheinen kann, ist es den Landesregierungen anheimgegeben, die Führung des Registers für die Bezirke mehrerer Gerichte einem von diesen zu übertragen oder mit derselben da, wo die Führung der Register für Seeschiffe anderen Behörden obliegt, die letzteren zu betrauen (§ 121 Abs. 2 d. G.) Der Zuständigkeit einer Behörde für beide Register zuliebe, hat man (nach Angabe der Motive) auf eine durchweg gleichmäßige Regelung der Zuständigkeit in sämtlichen Bundesstaaten Verzicht geleistet.

Aus dem Zwecke des Binnenschiffsregisters folgt, ebenso wie beim Seeschiffsregister, daß dasselbe öffentlich sein muß und die Einsicht gestattet ist.

Über die Eintragung im Binnenschiffsregister wird von der Registerbehörde eine Urkunde erteilt, in welche der vollständige Inhalt der Eintragung aufzunehmen ist (§ 126 Abs. 3 d. G.). Die einzutragenden Tatsachen enthält der § 125 d. G., Veränderungen in denselben sind nach § 127 d. G. bei der Registerbehörde zur Anmeldung zu bringen. Unterlassung der vorgeschriebenen Anmeldungen ist sowohl bei der ersten Eintragung als auch bei späteren Veränderungen nur mit Ordnungsstrafen bedroht, öffentliche Strafen wie im Seerecht bei Versäumung der Anmeldepflicht bei Veränderungen treten nicht ein.

Der auf Grund des Binnenschiffsregisters ausgestellte „Schiffsbrief" entspricht dem flaggenrechtlichen Schiffszertifikat, hat aber nicht im Entferntesten die Bedeutung desselben. Er bietet nur den Vorteil für den Schiffseigner oder den Schiffer, sich jeder Zeit durch ihn legitimieren zu können und sich sowohl Dritten, welche zu dem Schiffe in rechtliche Beziehungen treten wollen, als auch den Behörden gegenüber, über die im Register eingetragenen Tatsachen ausweisen zu können. Der Schiffer hat darauf zu achten, daß der Schiffsbrief, sowie die übrigen von den Behörden ausgestellten Schiffspapiere, als Schiffsatteste, Meßbrief, Schiffspatent, welche ebenfalls ihre Bedeutung behalten, an Bord sind (§ 8 Abs. 1 d. G.). Eine öffentlichrechtliche Bedeutung kommt dem Schiffs-

brief weiter nicht zu. Auch in privatrechtlicher Beziehung hat er keinen Wert, weder für die Eigentumsübertragung, noch für die Verpfändung, welche, wie unten erörtert werden soll, durch Eintragung in das Register zu geschehen hat. (Landgraf S. 32 Anm. 15.)

Die ganze öffentlichrechtliche Bedeutung des Binnenschiffsregisters ist somit nur eine indirekte, insoweit der Ort seiner Führung für alle Fälle einen Gerichtsstand schafft.

B. Privatrechtliche Bedeutung des Schiffsregisters.

I. für das vertragsmäßige Schiffspfandrecht in bezug auf

1. die Entwickelung.

Nach gemeinem Recht war an Schiffen, wie an anderen beweglichen Sachen, die formlose Bestellung von Hypotheken zulässig. Daß das Schiff an sich eine Mobilie ist, bedarf keiner Erörterung, es wird der Regel nach auch als solche behandelt, alle abweichenden Bestimmungen erscheinen als Ausnahmen von dieser Regel. Diese Ausnahmen sind jedoch nicht gerade selten, denn der Gedanke, das Schiff in gewissen rechtlichen Beziehungen zu immobilisieren, liegt nahe, pflegt man doch auch im gewöhnlichen Leben ein Schiff als „schwimmendes Gebäude“ zu bezeichnen, und gilt doch das Schiff für die Besatzung während der Reise als ein Stück Heimatsland. Auch die Rechtsfiktion, daß ein Schiff auf hoher See seinen Heimatsboden oder genauer den des Heimathafens fortsetzt, ist ein Schritt in der angedeuteten Richtung.

So ist denn, wie Goldschmidt (Handelsrecht I 2, S. 527) sich ausdrückt, das Schiff gleichsam die Immobilie des Handelsrechts geworden. Aber auch nur gleichsam, denn das Schiff vollständig zu den Immobilien zu zählen, wie es in älterer Zeit häufig geschehen ist, (vergl. Mittelstein a. a. O. S. 1 und die Note 1 Aufgeführten) hat man schon lange aufgegeben. Dies ist auch in manchen Gesetzgebungen ausdrücklich bemerkt (vergl. code civil art. 531, code de commerce art. 190). Ebenso sagt der § 134 des rev. Belg. H. G. B. II, 1: les navires et autres bâtiments de mer sont meubles, néanmoins ils peuvent être hypothêqués. Auch die Protokolle zum A. D. H. G. B. (IV, S. 1694) führen aus: „Die älteren Rechte beruhten auf der Ansicht, daß Schiffe als Immobilien zu betrachten seien, eine Ansicht, die gewiß in keinem neueren Recht mehr Geltung gefunden habe und längst veraltet sei".

Demgemäß hat auch das B. G. B. das Pfandrecht an Schiffen unter dem Titel „Pfandrecht an beweglichen Sachen" behandelt, und hat schon hierdurch äußerlich zu erkennen gegeben, daß es das Schiff der Regel nach zu den beweglichen Sachen rechnet, wenn es auch den § 781 Abs. 1 des ersten Entwurfes, „Unbewegliche Sachen sind die Grundstücke", durch welchen eine nicht mißzuverstehende Abgrenzung geschaffen war, nicht aufgenommen hat. Wie bemerkt, ist es aber keineswegs ausgeschlossen, daß Schiffe nicht doch in einigen Hinsichten rechtlich als Grundstücke behandelt werden, wie denn auch gewisse

selbständige Berechtigungen den für Grundstücke geltenden Vorschriften unterliegen *).

Die Möglichkeit der Hypothekbestellung an beweglichen Sachen fiel nun mit der Durchführung des Faustpfandprinzips fort. Sollte nunmehr ein wirksames Pfandrecht begründet werden, so mußte das Schiff in den Besitz des Faustpfandgläubigers übergehen. Dies konnte den praktischen Bedürfnissen durchaus nicht genügen, denn der Gläubiger war einerseits in den wenigsten Fällen geeignet und geneigt, die Führung des Schiffes auf seine Rechnung selbst zu übernehmen, andererseits war auch dem Schiffer die Verfügung über sein Schiff entzogen, während dessen Bedürfnisse gerade dahin gehen, sich durch Verpfändung des Schiffes die zur Ausnutzung desselben erforderlichen Betriebskapitalien zu verschaffen.

Faustpfandrechte an Schiffen haben sehr oft auch diejenige Kundbarkeit nicht, um deretwillen die neueren Gesetzgebungen das Faustpfand gerade eingeführt

*) Vergl. G. O. vom 5. Mai 1872, § 3: „Die für Grundstücke gegebenen Vorschriften dieses Gesetzes gelten auch für Bergwerke und Gerechtigkeiten, sofern nicht ein anderes ausdrücklich bestimmt ist". Ferner E. E. G. vom selben Datum § 69: „Wenn für selbständige Gerechtigkeiten Grundbuchblätter eingerichtet sind, so wird die Veräußerung und der Erwerb des Eigentums an ihnen, ihre Belastung und Verpfändung nach den Vorschriften dieses Gesetzes beurteilt".

Im sächsischen G. B. § 59 werden „Berechtigungen, welche ein Folium im Grundbuche erhalten haben, und Schiffmühlen", den Grundstücken gleichgestellt. Ferner preuß. Berggesetz vom 24. Juni 1865, §§ 52, 53.

haben, denn ob ein Schiff sich im Besitze des Eigentümers oder eines Pfandgläubigers befindet, ist schwer erkennbar, da die Schiffe nicht in die, dem einen oder dem anderen gehörenden Räume gebracht werden können, sondern im Hafen bei allen anderen Schiffen der verschiedensten Besitzer liegen bleiben müssen.

Das preußische Recht ging daher dazu über, die scharfe Trennung der Pfandrechtsysteme im Anschluß an ältere deutschrechtliche Satzungen für das Schiffspfand auszugleichen. Das A. L. R. tat dies in der wenig glücklichen Form der Fiktion eines durch symbolische Besitzübertragung entstandenen Faustpfandes, und zwar wurde durch gerichtliche oder notarielle Verzeichnung der Verpfändungserklärung auf der Urkunde, welche das Eigentumsrecht am Schiffe nachwies, dem Kaufbrief, Beilbrief oder dergl. und durch Übergabe einer beglaubigten Abschrift der Urkunde mit dem Verpfändungsvermerk an den Gläubiger die Besitzübertragung als vollzogen angesehen (Endemann B. G. B. S. 935 Anm. 2). Dieser Verpfändungsmodus ließ aber auch eine ausreichende Öffentlichkeit vermissen und bot daher weder dem Pfandgläubiger, noch dritten Erwerbern von Rechten am Schiffe die erforderliche Sicherheit.

Bis zum Inkrafttreten des Binnenschiffahrtgesetzes vom 15. Juni 1895 bestanden dennoch für Flußschiffe ähnliche Bestimmungen in Oldenburg und Hannover. In anderen Teilen Deutschlands konnte eine Verpfändung von Flußschiffen nach wie vor nur dadurch geschehen, daß das Schiff als bewegliche Sache in den tatsäch-

lichen Besitz des Pfandgläubigers gebracht wurde. In Hamburg und Bremen galten bis zur Regelung dieser Materie durch die Reichsgesetzgebung für die Verpfändung von See- und Flußschiffen getrennte Bestimmungen.

Die Unzulänglichkeit der damals in Deutschland bestehenden Schiffspfandrechte war von der Hamburger Seerechtskommission wohl erkannt. Aus ihren Beratungen geht hervor, daß sie Abhülfe erstrebte durch Anlehnung des Seeschiffspfandrechtes an das moderne Grundbuchsystem, um so den Gedanken der Immobilisierung der Seeschiffe zu gewisser Anerkennung zu bringen. Eine Verpfändung durch Eintragung in das Schiffsregister stieß allerdings zunächst auf einigen Widerspruch. Man hielt zu diesem Zweke auf manchen Seiten das Schiffszertifikat für besser geeignet und brachte für diese Ansicht auch nennenswerte Gründe vor. So wurde hervorgehoben, daß durch die Eintragung im Zertifikat die größtmögliche Kundbarkeit der Pfandbestellung erreicht werde, worauf ja die neueren Pfandgesetzgebungen besonders abzielten. Jeder der zu dem Schiffe in irgendwelche Rechtsbeziehungen treten wolle, könne sich aus dem Hauptschiffspapier über alles für ihn Wissenswerte unterrichten, wenn auch der Registerhafen noch soweit entfernt sei. Auch würde die Eintragung im Zertifikat die beste Sicherheit bieten gegen betrügerische Maßnahmen Dritter, denn wer ein Pfand durch Eintragung bestellen lassen wolle, müsse Inhaber des Zertifikats, mithin auch im Besitze des Schiffes sein. Es wurde jedoch in I. Lesung mit

8 gegen 2 Stimmen beschlossen, daß Pfandrechte in das Schiffsregister einzutragen seien, denn dieses sei als die Hauptsache anzusehen im Vergleich zu dem Zertifikat.

Für die Eintragung im Schiffsregister spreche auch die Analogie der Grundbücher, sowie ferner der Umstand, daß der Hauptzweck, weshalb überhaupt in das allgemeine Seerecht Bestimmungen über die Verpfändung von Schiffen aufgenommen werden sollten, nämlich der Reederei die Möglichkeit zu geben, sich Geld zu verschaffen, zum großen Teil nicht erreicht werde, wenn eine Verpfändung im Zertifikat eingetragen werden müsse. Dies sei solange unmöglich, als das Schiff auf der Reise begriffen sei, da sich das Zertifikat als Hauptschiffspapier an Bord des Schiffes befinde. Auch sei ein Gebrauch des Zertifikats an Stelle eines dem Schiffer erteilten Kreditbriefes unpraktisch und passe nicht für den Handelsverkehr, denn wenn die Aufnahme eines Darlehns erforderlich werde, und der Schiffer dieses nicht auf seinen persönlichen Kredit oder den der Reederei bekommen könne, so werde er zu der allgemein hergebrachten Bodmerei greifen müssen, bei welcher höhere Zinsen und ein besseres Vorzugsrecht gewährt werde als bei der Pfandbestellung, das Risiko sei aber dasselbe, denn wenn die persönliche Verpflichtung der Reederei nicht für ausreichend gehalten werde, so sei bei einer Pfandbestellung im Falle das Schiff untergehen sollte, ebensowenig Sicherheit vorhanden, als bei der Bodmerei (Prot. IV S. 1720 ff. S. 1730, Motive z. B. G. B. III S. 846).

Die Regelung des Pfandrechts im Anschluß an das Schiffsregister ist nun allerdings im A. D. H. G. B. nicht zur Ausführung gelangt. Die Reihe der dahinzielenden Bestimmungen, die in der ersten Lesung angenommen war, wurde in zweiter Lesung gänzlich abgelehnt, so daß mit Ausnahme der eigenartigen Bodmerei diese Materie der Landesgesetzgebung verblieb.

Preußen blieb jedoch seinem Entwurfe zum A. D. H. G. B. treu und hat von den übrigen beteiligten deutschen Staaten als erster das Schiffsregister für die Verpfändung von Seeschiffen verwertet (vergl. Preuß. E. G. z. H. G. B. vom 24. Juni 1861 Art. 59).

Statt der früher notwendigen Verzeichnung der Verpfändung auf gewissen Eigentumspapieren gilt von da an der Satz „die Verpfändung muß in das Schiffsregister eingetragen werden".

Die Tragweite dieser ganzen Änderung beschränkte sich aber wesentlich darauf, daß an Stelle der früheren symbolischen Übergabe eine solche in anderer Form trat. Verpfänden konnte nach preußischem Recht nur derjenige, welcher im Zeitpunkte des Entstehens des Pfandrechts Eigentümer des Schiffes war, die Gültigkeit blieb daher, wie Dernburg (Preuß. Privatrecht I § 354 S. 917) sich ausdrückt, abhängig von dem Rechte des Autors (vergl. Förster-Eccius III § 197 S. 533, Mittelstein a. a. O. S. 71).

Die Ähnlichkeit des Schiffsregisters mit einem Hypothekenbuche ist nach preußischem Rechte eine mehr äußerliche, denn die Angaben desselben bilden keine formelle Wahrheit.

Auf dem von Preußen eingeschlagenen Wege sind die übrigen deutschen Seestaaten nach und nach gefolgt, so daß die Verpfändung von Seeschiffen mittels Eintragung des Pfandrechts im Schiffsregister bereits vor 1900 in allen deutschen Küstenstaaten geregelt war*).

Die Vorschriften des 10. Abschnitts (§ 1131—1137) des Binnenschiffahrtsgesetzes, welche die Verpfändung und Zwangsvollstreckung der Binnenschiffe zum Gegenstande haben, hatten nur kurze und provisorische Geltung, da die endgültige Regelung dieses Stoffes dem B. G. B. vorbehalten bleiben mußte**).

*) Vergl. für:

Neuvorpommern und Rügen. Hypothekengesetz vom 21. März 1868 und Gesetz über das Grundbuchwesen vom 26. Mai 1873.

Schleswig-Holstein. Gesetz über das Grundbuchwesen vom 26. Mai 1873.

Hannover. Gesetz betr. die Verpfändung von Kauffahrteischiffen in der Provinz Hannover vom 27. Januar 1879.

Mecklenburg-Schwerin. Verordnung betr. die Verpfändung von Seeschiffen und Schiffsparten vom 28. März 1881.

Oldenburg. Gesetz vom 3. April 1876.

Lübeck. Gesetz betr. die Verpfändung von Seeschiffen vom 20. Januar 1882.

Hamburg. Gesetz betr. die Verpfändung von Schiffen vom 27. April 1885.

Bremen. Gesetz vom 15. Dezember 1887. — Näheres s. Mittelstein a. a. O. S. 61 ff. Vergl. auch die Zusammenstellung bei Aust a. a. O. S. 11 ff.

**) In Hamburg und Bremen war bereits durch die Landesgesetze von 1855 und 1887 die Verpfändung der Binnenschiffe im Zusammenhange mit der Einrichtung von Schiffsregistern eingeführt und geregelt worden.

Die Bestimmungen des B. G. B. über das Schiffspfandrecht (§§ 1259 ff.) beziehen sich gleichmäßig auf Seeschiffe und Flußfahrzeuge. Ob sie einen wesentlichen Fortschritt des kurz charakterisierten Standpunkts des preußischen Rechtes bedeuten, wird die nachstehende Untersuchung ergeben.

Bemerkt mag noch werden, daß entscheidend für ihre Anwendbarkeit nicht der Umstand ist, ob ein Schiff einzutragen, sondern ob es tatsächlich eingetragen ist. Jene Vorschriften umfassen mithin, trotz Mangels der gesetzlichen Voraussetzungen, eingetragene Schiffe, wohingegen sie auf, trotz Vorhandenseins der gesetzlichen Voraussetzungen, nicht eingetragene Schiffe keine Anwendung finden (Knitschky a. a. O. S. 784, Planck S. 713).

2. die Entstehung.

Das Schiffspfandrecht nimmt „vermöge der Natur des Schiffes eine ganz eigenartige Stellung ein. Wie das Schiff Wasser und Land verbindet, so steht das Schiffspfandrecht zwischen Mobiliar- und Immobiliarpfandrecht, bald den Regeln des einen, bald denen des anderen folgend, und bald seinen eigenen Kurs nehmend". (Mittelstein a. a. O. Vorwort.)

Durch die Stellung des Schiffspfandrechtes unter den Abschnitt „Pfandrecht an beweglichen Sachen" ist gesetzestechnisch erreicht, daß die Bestimmungen dieses Abschnittes insoweit Anwendung finden, als sich nicht durch die §§ 1260 ff Abweichungen ergeben. Mit

Rücksicht auf die Annäherung des Schiffspfandrechts an die Hypothek bleibt die Frage offen, ob das B. G. B. es als eine Unterart des Mobilienpfandrechtes oder als eine dritte besondere Gattung der Pfandrechte angesehen wissen will, wegen der praktischen Bedeutungslosigkeit dieser Frage mag die Entscheidung dahingestellt bleiben.

Dieser unbestimmte Charakter des Schiffspfandrechtes kommt schon durch die besondere Art der Verpfändung von Seeschiff, Fracht und Ladung bei der in den §§ 679 ff des neuen H. G. B. geordneten Bodmerei zum Ausdruck, welche neben dem Schiffspfand des B. G. B. unberührt bleibt.

Das Schiffsregister gibt für die darin eingetragenen Schiffe hinsichtlich ihrer Rechtsbeziehungen Auskunft nach Art eines Hypothekenbuches. Es zu einem vollständigen Grundbuch zu machen, ist Abstand genommen worden. Die Motive (III S. 846) begründen dies damit, daß eine Buchführung, welche eine privatrechtlich wirksame publica fides begründe, praktisch unmöglich sei, denn dann würde jede Disposition über das Schiff ohne Buchung aufhören müssen. Dies sei aber nicht angängig, da dem Reeder in jedem Augenblick die Möglichkeit gewährt sein müsse, auch im Auslande sein Schiff durch Veräußerung unter fremde Flagge zu bringen, ohne daß es hierzu erst einer Registrierung bedürfe (vergl. Wagner a. a. O. S. 156, 160 ff., Busch VII S. 115 ff.). Eine Aufnahme der Schiffe in die Grundbücher erscheine auch des-

wegen ungeeignet, weil das Schiffspfandrecht ebenso wie das Faustpfand nur einem vorübergehenden Kreditbedürfnis abhelfen, nicht aber zu einer dauernden Belastung führen solle. Es habe deshalb eine ganz andere Bedeutung als das Pfandrecht an Grundstücken. Im gleichen Sinne äußert sich Neumann (B. G. B. II. Aufl. Bd. I S. 685) der ebenfalls der Ansicht ist, daß bei der Unvermeidlichkeit von Verfügungen außerhalb des Schiffsregisters, welche über die eingetragenen Schiffe im Auslande vorgenommen werden, eine Durchführung grundbuchlicher Prinzipien nicht möglich ist.

Auch bei den Beratungen zum Binnenschiffahrtsgesetz wurde hervorgehoben, daß es für die Erweiterung des Binnenschiffsregisters zu einer sich mit dem Grundbuch deckenden Einrichtung an einem wirklichen Bedürfnisse fehle, wie es auch mit den erheblichsten Weiterungen und Umständlichkeiten verbunden sei, dem Register öffentlichen Glauben zugunsten der Erwerber von Rechten am Schiffe beizulegen. Ein solches Vorgehen könne auch nicht durch die Rücksicht auf die Hebung des Schiffskredits gerechtfertigt werden, denn an eine dem eigentlichen Realkredit gleichende Ausnutzung könne schon deswegen nicht gedacht werden, weil am Schiffe möglicherweise gesetzliche Pfandrechte bestehen könnten, welche nicht aus dem Register ersichtlich seien. Der Verwertung des Schiffes in dieser Hinsicht seien deshalb engere Grenzen gezogen (Landgraf a. a. O. S. 316 f.).

Das B. G. B. verlangt nun im § 1260 zur Bestellung eines vertragsmäßigen Pfandrechtes am Schiffe Einigung des Eigentümers des Schiffes und des Gläubigers darüber, daß dem Gläubiger das Pfandrecht zustehen soll und die Eintragung des Pfandrechtes in das Schiffsregister. Die Parteien sind an die Einigung nur gebunden, wenn sie die durch § 873 Abs. 2 vorgeschriebene Form beobachtet haben, jedoch mit der selbstverständlichen Abweichung, daß die Erklärungen der Beteiligten statt vor dem Grundbuchamt vor der Registerbehörde abgegeben oder dieser eingereicht werden müssen, oder daß der Eigentümer dem Gläubiger eine den Vorschriften der §§ 106, 107 G. F. G., dessen §§ 100—124 in Anlehnung an die G. B. O. das gerichtliche Verfahren betreffend die Eintragung ins Schiffsregister regelt, entsprechende Eintragungsbewilligung ausgehändigt hat.

Durch seinen Wortlaut läßt das Gesetz erkennen, daß es durch das Erfordernis der Eintragung für registrierte Schiffe jede andere Form der Verpfändung ausschließen will, insbesondere die Pfandbestellung nach Maßgabe der §§ 1205, 1206 B. G. B. (Neumann a. a. O. S. 686; Matthiaß a. a. O. S. S. 203; Motive III S. 847, 3, D. S. S. 235.)

Auch Planck (Vorbem. zu § 1259) hält das Verhältnis der in den §§ 1260—71 gegebenen Vorschriften des Titels vom Pfandrecht an beweglichen Sachen durch den § 1259 für soweit klargestellt, daß jene Vorschriften das Pfandrecht an registrierten Schiffen erschöpfend zu regeln bestimmt sind, daß mithin eine

andere Art der Verpfändung neben der durch Eintragung keinen Raum hat, wie ja auch ein Besitzpfand an Grundstücken nicht anerkannt wird (vergl. Enneccerus-Lehmann a. a. O. S. 226.)

Es entspricht diese Regelung dem Standpunkte, den die landesrechtlichen Gesetzgebungen in Neu-Vorpommern und Rügen, Mecklenburg-Schwerin, Lübeck, Schleswig-Holstein, Hannover und Oldenburg einnahmen.

Auch der § 131 Abs. 1 S. 1 B. Sch. G. enthielt die strikte Vorschrift, daß eine Verpfändung des registrierten Schiffes nur durch Eintragung im Schiffsregister erfolgen konnte. Mittelstein (a. a. O. S. 93) hält die Gründe der Motive (III S. 847, 3) für die Zweckmäßigkeit einer ausschließlichen Verpfändungsform für nicht recht verständlich, er vertritt die Ansicht, es sei jedenfalls praktischer, die Möglichkeit eines Faustpfandrechts zuzulassen, welches dem eingetragenen Pfandrecht dann selbstverständlich nachstehen müsse.

Abgesehen nun von der in den Motiven vertretenen unrichtigen Ansicht, daß der bona fide erwerbende Faustpfandgläubiger dem früher registrierten Pfandgläubiger vorgehen müsse, auch wenn der Verpfänder dieselbe Person sei, sind die Gründe der Motive, daß die Zulassung eines konkurrierenden konventionalen Faustpfandrechtes neben dem registrierten Pfandrechte zu Widersprüchen und Unzuträglichkeiten führen würde, einleuchtend.

Wie bereits oben hervorgehoben, würde es sehr oft einem Faustpfandrechte am Schiffe an der erforderlichen Kundbarkeit fehlen, welcher Mangel bei der Ersetzung der sonst zur Eigentumsübertragung erforderlichen Tradition durch Willenserklärung der Kontrahenten gemäß § 474 H. G. B. sich besonders bemerkbar machen würde, da bei einer solchen Eigentumsübertragung der Erwerber oft keine Gelegenheit hat, sich zu überzeugen, daß an dem Schiffe nicht ein Faustpfandrecht bestellt ist. Auch die in der Seerechtskommission gegen die Zulassung eines konkurrierenden Faustpfandrechtes am Schiffe gegebene Begründung hat jetzt noch nicht ihre Berechtigung verloren, denn wie damals, so besteht auch heute an der Zulassung von Faustpfandrechten kein besonderes Interesse, denn, gesetzt auch, man wollte den eingetragenen Pfandrechten nur ein Vorzugsrecht vor den nicht eingetragenen einräumen, so hat es doch jeder Eigentümer in der Hand, einem Faustpfandrechte alle Bedeutung zu nehmen. Der Eigentümer, der das Faustpfand bestellt hat, ebenso wie sein Rechtsnachfolger, dem durch eine bloße Willenserklärung das Eigentum übertragen worden ist, kann zu jeder Zeit auf das Schiff Pfandrechte eintragen lassen, welche bei ihrer Realisierung zur Deckung der durch das Faustpfand zu sichernden Forderung nichts übrig lassen (Prot. IV S. 1720).

Voraussetzung für die wirksame Bestellung eines Schiffspfandrechtes ist, daß der Verpfänder der Eigentümer ist, denn nur der wahre Eigentümer kann, abgesehen

von den Fällen des § 185 B. G. B., in denen auch ein von einem Dritten bestelltes Pfandrecht wirksam ist, eine solche Belastung gültig bewirken.

Ein Ersatz dieses Erfordernisses durch den öffentlichen Glauben des Schiffsregisters nach Analogie des § 892 B. G. B. findet nicht statt, weil vermöge des in erster Linie in Betracht kommenden öffentlich-rechtlichen Zweckes der Nationalitätsnachweisung die Feststellung des Eigentums am Schiffsregister der für die Beilegung des öffentlichen Glaubens erforderlichen Sicherheit entbehrt (vergl. Neumann B. G. B. 2. Aufl. Bd. I. S. 686). Demgemäß ist die Frage, ob das mangelnde Eigentum des Verpfänders durch den guten Glauben des Pfandnehmers nach den für das Pfandrecht an beweglichen Sachen geltenden allgemeinen Vorschriften des § 1207 B. G. B. gedeckt wird, ob sich also der Gläubiger insoweit auf das Register verlassen kann, in verneinendem Sinne zu entscheiden (cfr. Planck a. a. O. S. 715 Anm. 1a, Matthiaß S. 203 Ib 2, Knitschky S. 701, Kuhlenbeck, Kommentar zum B. G. B. Bd. I S. 858, Fischer-Henle a. a. O. Anm. 3 zu § 1260).

Die Denkschrift zum B. G. B. (S. 235) führt zu diesem Punkte aus: „Abweichend von den Bestimmungen des Grundbuchs ist die Wirksamkeit der Pfandbestellung schlechthin davon abhängig, daß dem Verpfänder das Eigentum an dem Schiffe zusteht. Hiernach kann, wenn der Verpfänder mit Unrecht als Eigentümer im Schiffsregister eingetragen ist, dieser Mangel nicht durch den guten Glauben des Erwerbers gedeckt

werden“ denn, fährt sie fort „die Angabe des Schiffseigentümers im Register ist nicht bestimmt, das Eigentum mit Rücksicht auf die privatrechtlichen Verhältnisse des Schiffes festzustellen, und bietet demgemäß in dieser Hinsicht auch nicht das Maß der Zuverlässigkeit, welches dem Grundbuche beiwohnt.“

Im gleichen Sinne äußern sich die Motive (III S. 847). Nach ihnen soll die Registrierung des Pfandrechts im Schiffsregister nur die Tradition ersetzen. „Alle übrigen rechtsgeschäftlichen Erfordernisse müssen daneben erfüllt sein, insbesondere das Erfordernis, daß der Verpfänder Eigentümer des Schiffes ist. Ein Ersatz des letzteren Erfordernisses durch eine publica fides des Registers ist nicht zu bestimmen.“

Nach Planck (a. a. O. S. 715 Anm. 1a) ist die Anwendbarkeit des § 1207 von einer nach Maßgabe der §§ 1205, 1206 vorgenommenen Verpfändung abhängig, die jedoch, wie gezeigt, durch den § 1260 bei registrierten Schiffen ausgeschlossen ist. Die Motive (a. a. O. zu § 1197) schließen den § 1207 und damit die darin in bezug genommenen §§ 932, 934, 935, welche den Schutz des gutgläubigen Erwerbers betreffen, ebenfalls mit der Begründung aus, daß der Mangel des Inhabungsrechtes an dem verpfändeten Schiffe die Anwendung von faustpfandrechtlichen Vorschriften nicht zulasse.

Einen von der hier vertretenen Ansicht abweichenden Standpunkt nehmen Boyens (II S. 37) und Mittelstein (a. a. O. S. 95) ein. Beide stellen auf, daß der im Grundbuchverkehr überall bestehende

Schutz des guten Glaubens hier nur dann nicht Platz greifen könne, wenn der registrierte Eigentümer oder schon ein Vormann desselben auf Grund gefälschter Urkunden oder infolge anderer rechtswidriger Handlungen seine Eintragung in das Schiffsregister erschlichen und sich dadurch wider Wissen und Willen des wahren Eigentümers in den Stand gesetzt hätte, das Schiff zu verpfänden. Wenn also das Schiff dem wahren Eigentümer (nicht Gläubiger, wie Boyens schreibt I S. 113 Anm. 15) gestohlen, verloren oder sonst abhanden gekommen sei, aber auch nur in diesen Fällen, genieße der gutgläubige Schiffspfandgläubiger keinen Schutz, sei also insoweit schlechter gestellt als der Grundbuchgläubiger. Es soll sich jedoch der Pfandnehmer auf den Registerinhalt berufen dürfen, und der Anspruch des Pfandrechts, bezw. die Einrede der Rechtsunwirksamkeit desselben dem wahren Eigentümer abgeschnitten sein, wenn der Gläubiger zur Zeit der Eintragung seines Pfandrechts, oder falls erst nach der Eintragung eine Einigung über den Pfandvertrag zustande kommt, zu dieser Zeit, weder wußte noch wissen mußte, daß der eingetragene Eigentümer nicht wahrer Eigentümer des Schiffes sei. Die von Mittelstein (a. a. O. S. 95) gegebene Begründung „wenn schon die Registerbehörde den für genügend als Eigentümer legitimiert anzusehen hat, welcher als solcher eingetragen ist, soll dies nicht auch der Gläubiger dürfen?“ ist allerdings wenig stichhaltig, denn, wie die D. S. a. a. O. sagt, die für den prinzipiell öffentlich-rechtlichen Zweck

des Registers getroffenen Bestimmungen zur Ermittlung des Schiffseigentümers genügen wohl für diesen, nicht aber für die privatrechtliche Verwertung des Registers, bei welcher es dem zu dem Schiffe in rechtliche Beziehungen Tretenden überlassen bleiben muß, sich über die Vertrauenswürdigkeit seines Gewährsmannes Gewißheit zu verschaffen, genau ebenso, wie es Sache von vertragschließenden Parteien ist, sich über die Redlichkeit des Anderen zu vergewissern.

Es ist daher nicht ersichtlich, weshalb bei Bestellung eines Pfandrechts die außenstehende Registerbehörde, welche auch meistens gar nicht in der Lage ist, die den von ihr abgegebenen Erklärungen zugrunde liegenden Absichten zu durchschauen, und auch keinerlei Verantwortung für die materielle Wahrheit dieser Erklärungen übernehmen kann, im übrigen aber für die Erreichung ihrer Zwecke genügende Sicherheit hat, noch andere Nachweise verlangen sollte, als daß der Pfandbesteller registermäßiger Eigentümer ist. Daß der Gegner nun aus diesem Verfahren der Registerbehörde für sich irgendwelche günstige Schlüsse ziehen könnte und müßte, ist eine übertriebene und unberechtigte Forderung.

Noch unverständlicher ist der von Mittelstein (a. a. O. S. 95) für seine Ansicht angeführte weitere Grund. Die Motive (III S. 847 unter 2) träfen gar nicht die hier zur Entscheidung stehende Frage, weil sie ausschließlich das formelle Eigentum als solches im Auge hätten, nicht aber auch von dem beschränkten Standpunkt einer Verpfändung aus. Ein Blick in die oben angeführte Stelle der Motive zeigt jedoch, daß

die Motive gerade mit Rücksicht auf die Verpfändung verlangen, daß der Verpfänder auch wirklicher Eigentümer sei.

Boyens (I S. 111 ff.) führt zur Begründung seines Standpunktes aus: Nach den vor 1900 geltenden Landesgesetzen sei die Eintragung des Pfandrechts in das Register nichts weiter als eine symbolische Übergabe des Schiffes zum Pfande gewesen, diese symbolische Übergabe habe aber alle Wirkungen einer körperlichen Übergabe gehabt, was aus dem § 2 Abs. 2 des Artikels 59 des E. G. zum A. D. H. G. B. hervorgehe: „Solange die Verpfändung in das Schiffsregister eingetragen ist, kommen dem Gläubiger die Rechte eines wirklichen Pfandinhabers zu."

Wenn nun auch durch Pfandbestellung eines Nichteigentümers ein gültiger Pfandvertrag nicht zustande gekommen sei, so hätten doch die Landesgesetze mit ihren Bestimmungen über den redlichen Erwerb den Inhaber des Registerpfandrechts geschützt, (so insbesondere §§ 80, 106, 275 I 20 des A. L. R.), so daß tatsächlich nach allen Landesrechten das mit der allgemeinen Rechtsüberzeugung übereinstimmende Resultat erreicht sei, daß der redliche Registerpfandgläubiger überall hinreichende Sicherheit genossen habe. Nicht anders könne es nach B. G. B. sein.

Nach den Motiven solle die Registrierung des Pfandrechts im Schiffsregister die Tradition ersetzen, was auch mit der Vorschrift des § 131 Abs. 1 B. Sch. G. „Die Eintragung tritt an die Stelle der nach dem

Landesrecht erforderlichen Besitzübertragung“ übereinstimme.

Wenn nun auch ein solcher Ersatz der Tradition keine wirkliche Tradition sei, so könnten doch nach § 1266 S. 1 die §§ 1205—1257, welche die Vorschriften über das durch Besitzübertragung entstehende Faustpfandrecht enthalten, Anwendung finden, so weit sich nicht durch den mangelnden tatsächlichen Besitz die Unanwendbarkeit von selbst ergebe. Hierzu gehöre aber nicht der § 1207, dieser setze nur einen gültigen Verpfändungsakt voraus, der eben bei Schiffen sich durch Eintragung vollziehe, anstatt durch Besitzübertragung, er sei daher unbedenklich für das Schiffspfandrecht verwendbar. Somit seien auch nach dem B. G. B. gutgläubige Nehmer registrierter Schiffspfandrechte in derselben Art geschützt, wie gutgläubige Besitzer verpfändeter beweglicher Sachen, da die im § 1207 in bezug genommenen §§ 932, 934, 935 B. G. B. den gutgläubigen Nehmer registrierter Pfandrechte gegen frühere Eigentümer sicherten, falls nicht die Sache dem wirklichen Eigentümer gestohlen, verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen sei, und gegen spätere Erwerber des Schiffes der § 1262 dieselbe Aufgabe übernehme.

Eine weitere Stütze finde seine Auffassung in der Begründung zum B. Sch. G. (S. 134 f.) welche besage: „Soweit nach dem Bürgerlichen Recht die Besitzübertragung bei gutem Glauben des Pfanderwerbers zur Entstehung des Pfandrechts führt oder die Geltendmachung entgegenstehender Rechte sonst beschränkt,

muß diese Wirkung auch mit dem Pfanderwerbe durch Eintragung in das Schiffsregister verbunden sein."

Aber auch aus allgemeinen Gesichtspunkten sei eine Interpretation des B. G. B., nach welcher dem gutgläubigen Nehmer eines Registerpfandrechts kein Schutz gewährt werde, nicht angängig. Überall sei im Gesetze der gutgläubige Dritte die Hauptperson, nur durch den Schutz dieses Dritten sei eine Sicherheit des Verkehrs zu erzielen, welche Absicht sich durch das ganze Gesetz verfolgen lasse. Wer ein Schiff erworben habe, müsse wissen, daß der frühere Eigentümer das Schiff noch solange durch Verpfändung belasten könne, bis er selber die Registrierung erlangt habe, vertraue er seinem Rechtsurheber dennoch und sei dieser treulos, so müsse er eben seinen Glauben suchen, wo er ihn gelassen habe. Der Dritte dürfe keinesfalls unter der Treulosigkeit des Veräußerers leiden, da der Erwerber des Schiffes ja jederzeit seine Registrierung bewirken oder doch wenigstens eine Vormerkung seines Rechtes im Register eintragen lassen könne. Alle ausländischen Gesetzgebungen gewährten dem Dritten Schutz, alle inländischen Rechte vor 1900 hätten dasselbe getan. Das B. G. B. würde somit seine Aufgabe nicht erfüllen, wenn es in seinem Geltungsbereich nicht gestattet sein sollte, sich ohne allzugroße Ängstlichkeit an dem Verkehr zu beteiligen (Boyens II S. 38 Anm. 15).

Diese Ausführungen, welche auf den ersten Blick etwas Bestechendes haben, und auch deshalb wohl Anhänger gewinnen mögen, weil sie sich in mancher Hinsicht der modernen Rechtsanschauung anpassen,

insbesondere was den Schutz des gutgläubigen Dritten anlangt, ist jedoch folgendes entgegen zu halten.

Die früheren Gesetzgebungen, einschließlich des Binnenschiffahrtsgesetzes, räumten dem Schiffsregister hinsichtlich der Verpfändung durchaus nicht einen dem Grundbuch fast gleichkommenden öffentlichen Glauben ein*), aber gesetzt selbst den Fall, sie hätten dies getan, so würde es deshalb doppelt befremden, daß das B. G. B.

*) Vergl. Cosack (Lehrbuch des Handelsrechts III. Auflage 1895 S. 168), nach welchem Schiffshypotheken nach allen Landesgesetzen ungültig sind, wenn der Nichteigentümer dieselben bewilligt hat (Schaps a. a. O. S. 15). „Es ist daran festzuhalten, daß die Eintragung im Schiffsregister, wenn auch erst mit ihr das Pfandrecht „entsteht", nicht titulus, sondern nur modus des Pfandrechtserwerbs ist und daß sie, um ein Pfandrecht zu beweisen, einen rechtsgültigen Verpfändungsvertrag voraussetzt." Ferner für die Stellung des B. Sch. G. zu dieser Frage Landgraf (a. a. O. S. 338 Anm. 6). „Niemand kann mehr Recht auf einen anderen übertragen, als er selbst hat, das ist selbstverständlich. Da hier aber einmal ein Schiffsregister eingeführt ist, so kommt noch dazu, daß eben der allein zur Eigentumsübertragung und zur Übertragung dinglicher Rechte befugte Eigentümer aus dem Schiffsregister ersichtlich sein muß. Als Eigentümer wird aber nur eingetragen, wer die Richtigkeit dieser Angabe glaubhaft gemacht hat. Mit letzterem ist immerhin eine gewisse Richtigkeit der Angabe gewährleistet. Allerdings ist diese Sicherheit keine absolute, nicht hinreichende, um dem Schiffsregister zugunsten der in dasselbe eingetragenen Pfandrechte öffentlichen Glauben beizulegen. Dafür bestehe übrigens, meinen die Motive (z. B. Sch. G.) auch kein Bedürfnis. Es kann also vorkommen, daß durch Eintragung eines Pfandrechts am Schiffe gar kein Pfandrecht entsteht, wenn eben derjenige, der die Eintragung bewilligt hat, entgegen den Angaben des Registers gar nicht mehr Eigentümer des Schiffes war.

die Fassung des § 1260 gewählt hat, wenn es sich dadurch nicht in bewußten Gegensatz zu diesen Rechten setzen wollte, denn, wenn nur der klare Wortlaut des Gesetzestextes entscheidend sein soll, so kann kaum ein Zweifel obwalten, daß mit dem „Eigentümer des Schiffes“ der wahre Eigentümer gemeint sein muß. Daß dieser daneben auch eingetragen sein muß, ist ganz selbstverständlich, dies Erfordernis gehört von vornherein zur Legitimation des Verpfänders *). Hätte das B. G. B. den im Register eingetragenen Eigentümer zur Bestellung eines Pfandrechts für befugt erklären wollen, worauf in letzter Linie die von Boyens verfochtene Ansicht wohl hinauslaufen dürfte, denn daß Schiffe dem Eigentümer gestohlen werden, verloren gehen oder sonst abhanden kommen, wird sich nur in ganz seltenen Fällen ereignen, und in diesen Fällen allein soll nach Boyens der gutgläubige Pfandnehmer keinen Schutz genießen (vergl. Boyens II S. 113 Anm. 15), so hätte es fraglos seine Absicht durch einen Zusatz, wie „der im Register eingetragene Eigentümer“ oder einen ähnlichen zu erkennen geben.

Hierzu kommt noch, daß die Motive und die Denkschrift, zwei Quellen, welche zwar keine authentische Interpretation schaffen, dennoch aber zur Erforschung der gesetzgeberischen Absicht von hervorragender Bedeutung sind, den Standpunkt des Gesetzes in nicht mißzuverstehender Weise darlegen. Zu beachten ist

*) Es ist jedoch keine Voraussetzung der Wirksamkeit der Verpfändung, sondern nach § 111 des G. F. G. formelles Erfordernis für die Zulässigkeit der Eintragung des Pfandrechts.

auch, daß Boyens (II S. 112 Zeile 25 von oben), wenn auch wohl unbeabsichtigt, in den Worten der Motive „die Tradition ersetzen soll", das Wörtchen „nur" fortläßt.

M. E. kann in diesem „Nur" leicht die wohlerwogene Absicht liegen, dadurch zum Ausdruck zu bringen, daß die Registrierung eben keine andere Bedeutung haben soll, als die körperliche Übergabe bei Schiffen zu vermeiden, (welche, wie eben gezeigt, bei diesen zu ganz besonderen Unzuträglichkeiten führt), ohne daß rechtlich diese fingierte Tradition nun auch fernerhin für andere Beziehungen als fortbestehend angesehen würde. Bei Richtigkeit dieser Deutung würde ohne weiteres erhellen, daß der § 1207 außer Ansatz bleiben muß, weil das Schiff nicht einmal als fingiert übergeben angesehen werden, von einer faustpfandgleichen Verpfändung durch Besitzübertragung also nicht die Rede sein könnte. Nach § 1266, welcher den Umfang des Anwendungsgebietes der faustpfandrechtlichen Bestimmungen auf registrierte Schiffe von der Besitzerlangung des Schiffes abhängig macht, würde dieser Schluß bedingungslos gezogen werden müssen, da es selbst an einer Fiktion der Besitzerlangung fehlen würde. Daß der § 1207 nur einen gültigen Verpfändungsakt voraussetzt, wie Boyens behauptet, ohne daß es einer Besitzübertragung bedarf, ist durch nichts erwiesen, vielmehr durch § 1266 Abs. 1 direkt widerlegt (cfr. Neumann, Anm. 2 zu § 1266). Es ist in diesem Paragraphen ausdrücklich ausgesprochen, daß die §§ 1205 bis 1257 (also auch 1207), keine

Anwendung finden sollen, wenigstens insoweit, als sich daraus, daß der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt, Abweichungen ergeben. Eine Besitzerlangung ist mithin auf jeden Fall erforderlich, und zwar eine tatsächliche, nicht eine durch symbolische Tradition fingierte. Hierüber kann gar kein Zweifel aufkommen, es muß dies zwingend aus der Stellung, der Fassung und besonders dem Zwecke des § 1266 gefolgert werden, welcher der ist, darzutun, inwieweit die im übrigen durch die §§ 1260—71 erschöpfend getroffene Regelung des Schiffspfandrechts der Ergänzung durch sonstige pfandrechtliche Bestimmungen an beweglichen Sachen bedarf, wobei eben gerade der tatsächliche Besitz das entscheidende Kriterium abgibt*).

(Gegen die Anwendbarkeit des § 1207 erklärt sich auch Planck, Anm. 2a zu § 1266; ebenso Fischer-Henle Anm. 1. zu § 1266, Achilles, B. G. B. IV. Auflage, Anm. 1 zu § 1266, Knitschky, a. a. O. S. 791).

Was nun die von Boyens für seine Interpretation ins Feld geführten allgemeinen Gesichtspunkte angeht, so ist zuzugeben, daß in den allermeisten neueren Gesetzgebungen mit Recht auf den Schutz des gutgläubigen Dritten der größte Nachdruck gelegt wird.

Aber wird der Dritte durch die hier vertretene

*) Darüber, welche Paragraphen demnach noch anwendbar bleiben, s. Neumann und Planck, Anmerkungen zu § 1266. Knitschky (S. 803) hält für unbestritten anwendbar nur die §§ 1211, 1222, 1224, 1225, 1249, 1250, 1252, 1255, 1256.

Auffassung denn über Gebühr benachteiligt? Er muß eben wissen, daß er sich nicht allein auf das Register verlassen darf. Wenn er dies doch tut und dem formellen Eigentümer Vertrauen schenkt, so muß er seinen Glauben suchen, wo er ihn gelassen hat, ebenso als wenn der wahre Eigentümer ihm vorgehende Schiffsgläubigerrechte verschwiegen hat. Das Register kann und soll dem Dritten nur Sicherheit gewähren, daß nicht andere Schiffspfandgläubiger den Vorrang haben oder ihm solchen abgewinnen. Solange das Eigentum nicht durch das Register erbracht wird (wie unten gezeigt werden soll) hat die grundbuchartige Verwertung desselben für die Verpfändung auch keinen Raum, denn da das Register nun einmal keinen öffentlichen Glauben genießt, was allerdings ein ihm anhaftender Mangel sein mag, so wäre es völlig inkonsequent, ihm in Rücksicht auf die Verpfändung eine publica fides beizulegen, die der des Grundbuchs nahe kommen, sie aber dennoch nicht ganz erreichen würde. Es ist allerdings richtig, daß der Schiffseigentümer bei dieser Regelung nicht so leicht Kredit finden wird, als wenn das Register öffentlichen Glauben hätte, der Pfandnehmer muß ihm aber, wie erwähnt, wegen der Schiffsgläubigerrechte immer mit Vertrauen entgegenkommen. Es ist weiter in Betracht zu ziehen, daß bei öffentlichem Glauben des Registers der Pfandnehmer zwar besser geschützt wäre, zum Teil würde dieser Vorteil aber schon dadurch wieder aufgehoben, daß der neue Erwerber des Schiffes schlechter gestellt sein würde. Dieser hat es zwar in der Hand, sein

Eigentum im Register sofort vormerken zu lassen, in der Praxis wird dies jedoch immerhin einige Zeit in Anspruch nehmen, jedenfalls meistens lange genug, um einem betrügerischen Veräußerer die Möglichkeit zu gewähren, sein formelles Registereigentum dazu zu mißbrauchen, um das veräußerte Schiff noch mit Hypotheken zu belasten.

Das Resultat obiger Untersuchungen ist somit, daß zur gültigen Bestellung der Schiffshypothek der Verpfänder materieller Eigentümer sein muß und daß dieses Erfordernis in keinem Falle durch den öffentlichen Glauben des Schiffsregisters ersetzt werden kann, weil ein solcher dem Register nicht innewohnt. Es genügt mithin nicht die Berufung des Gläubigers darauf, daß er sein Recht von dem als Eigentümer Eingetragenen ableite, ebensowenig wie die Berufung des weiteren Erwerbers eines Registerpfandrechtes auf die Tatsache, daß das Pfandrecht eingetragen sei. Beiden kann mit Erfolg entgegengehalten werden, daß das Pfandrecht nicht entstanden, oder daß es bereits untergegangen sei. Es wird nicht einmal vermutet, zugunsten eines Registerpfandgläubigers, daß das für ihn eingetragene Recht ihm auch zustehe, vielmehr hat er die zugrunde liegende Forderung zu beweisen, denn vermöge des streng accessorischen Charakters des Schiffspfandrechtes, auf den schon das gänzliche Fehlen der Eigentümerhypothek und der Schiffsgrundschuld schließen läßt, nimmt das eingetragene Schiffspfandrecht nur eine der grundbuchlichen Sicherungshypothek gleiche Stellung ein, was zur

Folge hat, daß der Gläubiger sich nicht auf die Eintragungsbewilligung berufen darf (§ 1184 B. G. B., Enneccerus-Lehmann a. a. O. S. 226). Um sich den Nachweis für das Bestehen der Forderung zu erleichtern, wird der Gläubiger daher in allen Fällen gut tun, sich eine Schuldurkunde aushändigen zu lassen.

Das Register kann gemäß § 1271 B. G. B. auch zur Begründung eines Maximalpfandes benutzt werden. In solchem Falle wird gemäß § 1190 nur der Höchstbetrag, bis zu dem das Schiff haften soll, im Register eingetragen, während die Feststellung der jeweiligen Forderung vorbehalten bleibt. Ebenso unterliegt die Bestellung eines Pfandrechts für bedingte Forderungen, z. B. einer Vertragsstrafe keinerlei Bedenken (§ 1204 Abs. 2).

Von weittragender wirtschaftlicher Bedeutung ist die Bestimmung des § 1270, durch welche die Bestellung von vertraglichen Schiffspfandrechten für Forderungen aus Schuldverschreibungen auf den Inhaber (gemäß §§ 1188, 1189), ferner aus Wechseln oder anderen indossablen Papieren (gemäß § 1189) als zulässig anerkannt wird.

Es wird hierdurch einem bei Anleihen der großen Schiffahrtsgesellschaften hervorgetretenem Bedürfnis Rechnung getragen, da den Reedereigesellschaften durch diese Regelung die Möglichkeit gegeben ist, auf ihren ganzen Schiffsbestand hypothekarisch gesicherte oder Prioritäts-Anleihen aufzunehmen, ohne daß sie der staatlichen Genehmigung bedürfen, um ihre

Inhaberpapiere in den Verkehr zu bringen (vergl. Endemann 8. u. 9. Auflage II S. 938, 4).

Zur Bestellung eines Schiffspfandrechtes für eine Schuldverschreibung auf den Inhaber genügt die einseitige Erklärung des Eigentümers gegenüber der Registerbehörde und die Eintragung in das Register (§ 878 B. G. B., § 51 G. B. O.). Das Pfandrecht steht bei den auf Inhaber lautenden und den durch Indossement übertragbaren Papieren den jeweiligen Gläubigern zu, während aber bei jenen ein bestimmter Gläubiger nicht eingetragen wird, ist bei diesen der erste Gläubiger zu registrieren (Matthiaß II S. 181 A 1).

Für diese Hypothekengläubiger kann ein Vertreter, ein sogenannter Pfandhalter oder Treuhänder mit den im § 1189 B. G. B. angegebenen Befugnissen bestellt werden, der in das Schiffsregister einzutragen ist (vergl. R. G. vom 4. Dezember 1899 §§ 1 u. 16 Aust a. a. O. S. 38 f). Unbekannte Gläubiger können im Wege des Aufgebotsverfahrens ausgeschlossen werden; die Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Ausschließung (§§ 1170, 1269 B. G. B.) sind jedoch nach Maßgabe des § 1188 Abs. 2 B. G. B. erschwert.

Bei der Eintragung eines Pfandrechts für Teilschuldverschreibungen genügt es, wenn der Gesamtbetrag der Forderungen unter Angabe der Anzahl, des Betrags und der Bezeichnung der Teile eingetragen wird (G. F. G. § 117).

Auch wenn mehrere Schiffe für dieselbe Forderung verpfändet werden, entsteht nur ein Pfandrecht (Korreal-

hypothek) (§ 1222 B. G. B., § 116 G. F. G.). Die Verpfändung ist auf dem Blatte jedes Schiffes zu vermerken, und jedes Schiff haftet für die ganze Forderung. Der Gläubiger ist demnach berechtigt, sich das Schiff auszuwählen, welches er zur Befriedigung seiner Forderung benutzen will.

3. den Rang, die Übertragung und das Erlöschen.

a. den Rang.

Durch die Begründung des Schiffspfandrechtes durch Eintragung in ein öffentliches Buch ergibt sich eine gewisse Verwandschaft des Schiffspfandrechtes mit der Hypothek, wenn auch die Grundsätze des Grundbuchrechtes nur beschränkt Platz greifen. Nach § 1261 B. G. B. finden für das Rangverhältnis der an dem Schiffe bestellten Pfandrechte die für Hypotheken gegebenen Rangvorschriften der §§ 879—881, sowie ferner der § 1151, der das Rangverhältnis der Teilhypotheken bei Teilung der Forderung betrifft, gleiche Anwendung.

Daß eine Rangänderung der Pfandrechte unter einander gemäß § 880 zugelassen ist, welche bei Pfandrechten an beweglichen Sachen nicht gestattet, sondern nur durch rechtsgeschäftliche Aufhebung und Neubegründung des zurücktretenden Pfandrechtes erreichbar ist, zeigt deutlich, daß hinsichtlich der Verpfändung das registrierte Schiff aus den beweglichen Sachen hervorgehoben wird.

Das Rangverhältnis der eingetragenen Schiffs-

hypotheken und der nach den §§ 754—760 H. G. B., sowie § 120—125 B. Sch. G. entstandenen Pfandrechte der Schiffsgläubiger wird abgegrenzt durch § 776 H. G. B. und § 109 B. Sch. G. wonach die Schiffsgläubiger bei Verfolgung ihres Pfandrechtes den Vorzug haben. Die Eintragung des Pfandrechts im Schiffsregister hat ferner die Wirkung und die Kraft, die Vorschriften, welche den gutgläubigen Erwerber einer beweglichen Sache oder eines Rechtes an einer solchen gegenüber den an der Sache bestehenden Rechten Dritter zu schützen bestimmt sind, auszuschließen, solange das Pfandrecht im Register vermerkt ist (§ 1262 Abs. 1). Bei einer Veräußerung des Schiffes bleibt mithin das eingetragene Schiffspfandrecht bestehen, obgleich es, wenn es der allgemeinen Regel unterstellt wäre, nach § 936 B. G. B. erlöschen müßte.

Ebenso behält bei einer Belastung des Schiffes mit einem Nießbrauch oder einem anderen eingetragenen Pfandrechte das eingetragene Schiffspfandrecht seinen Vorrang, auch wenn es ihn sonst nach §§ 1032 S. 2, 1208 verlieren müßte (Matthiaß a. a. O. S. 203 B.). Aus dieser Regelung wird die zugrunde liegende Tendenz ersichtlich, welche dahin geht, daß jeder, der ein Recht am Schiffe erwirbt, wissen muß, was im Register eingetragen steht. Eine Berufung auf Unkenntnis der registerkundigen Tatsachen ist wegen der Eigenschaft des Registers als eines öffentlichen Buches nicht zulässig. Weil dem so ist, ist folgerichtig im § 5 des F. G. bestimmt „Das Schiffs-

register (nicht die Registerakten) ist öffentlich; die Einsicht desselben ist jedem gestattet", und ebenso im § 121 des B. Sch. G. „Das Schiffsregister ist öffentlich, die Einsicht ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem jeden gestattet." Eine Publikation der Eintragungen im Schiffsregister findet nicht statt, weil seine Öffentlichkeit immerhin eine beschränktere ist, als diejenige des Handelsregisters, dessen Eintragungen veröffentlicht werden, entsprechend dem vorwiegend staatsrechtlichen Charakter des ersteren, welches die Interessen des Publikums nicht in dem Maße berührt, wie das Handelsregister.

Die absolute Wirkung des eingetragenen Schiffspfandrechtes gegen jeden Erwerber, er mag Kenntnis haben oder nicht, ist eine Bedeutung des Schiffsregisters, welche der ihm bereits durch § 133 B. Sch. G. beigelegten Wirksamkeit entspricht. Umgekehrt findet zugunsten eines gutgläubigen Erwerbers des Schiffes gemäß § 1262 Abs. 2 der § 936 Abs. 1 S. 1 Abs. 2 volle Anwendung, auch wenn der Erwerber des Schiffes gemäß § 474 H. G. B., Art. 6 des E. H. zu H. G. B. mittels bloßen Abtretungsvertrages oder gemäß § 931 B. G. B. durch Abtretung des Herausgabeanspruchs das Eigentum daran ohne Übergabe erlangt hat (vergl. D. S. S. 236).

Dieser § 1262 Abs. 2 hat zur Voraussetzung, daß ein gültiges Pfandrecht durch Eintragung entstanden, noch rechtsbeständig aber mit Unrecht gelöscht ist. Ob bei der Löschung die formellen Erfordernisse dazu,

welche die §§ 100—102, 105, 107, 111 G. F. G. aufstellen, vorgelegen haben, kommt für die Anwendung dieser Vorschriften nicht in Betracht.

Im Falle einer Veräußerung nach § 931 B. G. B. ist selbst der Pfandgläubiger, der das Schiff in Besitz hat, wie es hauptsächlich bei der ihr Werkmeisterpfandrecht (§ 647 B. G. B.) ausübenden Werft zutreffen wird, gegenüber dem gutgläubigen Erwerber des Schiffes nicht geschützt, da der eine gegenteilige Regelung aufstellende § 936 Abs. 3 B. G. B. kraft positiver Vorschrift nicht zur Anwendung kommt. Was für den gutgläubigen Erwerber des Eigentums am Schiffe gilt, muß auch für den gutgläubigen Erwerber eines nachstehenden Pfandrechtes am Schiffe gelten, einerlei ob dieses bereits im Zeitpunkte der unrichtigen Löschung des vorgehenden Pfandrechtes bestanden und an einen Dritten gemäß § 1250 Abs. 1 B. G. B. abgetreten wird, oder ob das nachstehende Pfandrecht erst nach der unrichtigen Löschung neu bestellt wird. (Planck, Anm. 2c zu § 1262). Das Erste bestimmt ausdrücklich der § 1262 Abs. 2 S. 2, indem er den § 1208 S. 1 Platz greifen läßt, wonach das neue Pfandrecht dem älteren vorgeht, sofern dem neuen Pfandgläubiger nicht Mangel des guten Glaubens nachgewiesen wird, das Zweite ist die notwendige Folge des Grundsatzes, daß ein nicht aus dem Register ersichtliches Pfandrecht als nicht bestehend angesehen wird (Planck a. o. a. O.), Knitschky (a. a. O. S. 821) folgert aus dem Wortlaut des Gesetzes, daß ein Gläubiger, für den nach der unrechtmäßigen Löschung ein neues Pfandrecht ein-

getragen ist, nicht denselben Schutz genießt, wie ein gutgläubiger Dritter, auf den ein nachstehendes Pfandrecht übergeht, denn gegen den Ersteren könne noch immer ein Berichtigungsanspruch durchgeführt werden. Nun ist es allerdings richtig, daß die einschlägige Bestimmung des § 1262 Abs. 2 S. 2 B. G. B., welche den § 1208 S. 1 für anwendbar erklärt, nur von dem Falle spricht, daß ein Pfandrecht, welches dem mit Unrecht gelöschten Pfandrecht im Range nachsteht, auf einen Dritten übertragen wird. Es ist jedoch hieraus nicht zu folgern, daß der Gläubiger eines neu eingetragenen Pfandrechts, der vielleicht sein Geld nur hergeliehen hat, weil ausweislich des Registers ein vorgehendes Pfandrecht bereits gelöscht war, nun plötzlich durch einen auftauchenden Berichtigungsanspruch im Range zurückgedrängt werden könnte. Es ist vielmehr anzunehmen, daß der Gesetzgeber die Aufnahme der angezogenen Bestimmung nur deshalb für nötig erachtet hat, um den Berichtigungsanspruch, der dem Gläubiger des zu Unrecht gelöschten Pfandrechtes zweifellos gegen den ursprünglichen Gläubiger der nachstehenden Pfandforderung zustand, gegen den gutgläubigen Erwerber des nachstehenden Pfandrechts abzuschneiden. Auch bei dem mangelnden öffentlichen Glauben des Registers ist die hier vertretene Anschauung allein geeignet, dem Gläubiger eine hinlängliche Sicherheit zu geben, während es nach der von Knitschky vertretenen Meinung für den Geldgeber immer eine mißliche Sache bliebe, Darlehen auf Schiffshypotheken zu gewähren (vergl. auch Biermann zu § 1262).

b. Die Übertragung.

Das Schiffsregister ist für den Übergang der Forderung und des Pfandrechtes ohne Bedeutung, denn diese Rechtsveränderung erfolgt formlos ohne Registrierung ausschließlich nach den für die Übertragung des Pfandrechtes an beweglichen Sachen geltenden allgemeinen Grundsätzen (§ 1250). Das dingliche Recht verbindet sich unlöslich mit der Forderung, sobald sie einmal entstanden ist. Der Zessionar erwirbt deshalb mit der Forderung das Pfandrecht von selbst, und das Pfandrecht ist bei Verpfändung der Forderung mitverpfändet (§ 1274). Eine Eintragung des Zessionars notitiae causa erscheint, wie die Motive (III S. 847, 5) bemerken, nicht erforderlich, da wegen der gesetzlichen Pfandrechte bei der Zwangsversteigerung des Schiffes öffentliche Ladungen der Schiffsgläubiger im weiteren Sinne nicht entbehrt werden können.

Der Erwerber einer eingetragenen Pfandforderung wird aber dennoch vorsichtiger Weise entweder die Eintragung einer Verfügungsbeschränkung des Zedenten bewirken oder sein Recht selber im Register eintragen lassen (§§ 102, 104 G. F. G.). Anderenfalls bleibt der Eigentümer in der Lage, die Löschung des Pfandrechts zu bewilligen, wodurch dann unter Umständen bei späterer Veräußerung des Schiffes, neu bestellten Pfandrechten oder Abtretung zu dieser Zeit bereits bestehender nachstehender Pfandrechte die Rechte des nicht eingetragenen Erwerbers der Pfandforderung ganz untergehen oder doch wenigstens ihren Rang verlieren könnten.

Die Eintragung des Rechtes des neuen Erwerbers hat allerdings ebensowenig wie eine in öffentlicher oder öffentlich beglaubigter Form oder zu Protokoll der Registerbehörde abgegebene Abtretungserklärung, oder endlich eine in derselben Weise ausgestellte Eintragungsbewilligung des bisherigen Gläubigers die Kraft öffentlichen Glaubens, denn falls der Abtretende nicht Gläubiger oder die Abtretung aus einem anderen Grunde ungültig war, so erlangt der Erwerber trotz guten Glaubens weder Forderung noch Pfandrecht, dennoch bietet die Eintragung den Vorteil, daß der neue Erwerber nunmehr von allen Veränderungen Mitteilung erhält und ihm somit Gelegenheit gegeben ist, seine Interessen wahrzunehmen.

Die Umschreibung im Register ist für den neuen Erwerber auch aus folgendem weiteren Grunde empfehlenswert. Der Schuldner-Eigentümer kann sich dem neuen Gläubiger gegenüber auf Rechtsgeschäfte mit dem früheren Gläubiger in demselben Umfange berufen, wie jeder andere Schuldner (§§ 407—409 B. G. B.). Hat er also nach der Abtretung dem Zedenten Zahlung geleistet oder mit ihm einen Erlaßvertrag geschlossen, so kann er sich dem Zessionar gegenüber auf diese Rechtshandlungen berufen, wenn der Zessionar ihm nicht nachweist, daß er bei ihrer Vornahme mala fide war, d. h. von der Abtretung glaubhaft Kenntnis hatte.

Soweit es hiernach auf seine Kenntnis von der Abtretung ankommt, ist dem Schuldner eine Berufung auf Unkenntnis von der Zession dadurch abgeschnitten, daß er durch die Registerbehörde von der Abtretung

benachrichtigt wird (§ 121 G. F. G.). Der in § 409 B. G. B. erwähnten Anzeige steht diese Mitteilung durch die Registerbehörde jedoch nicht gleich, da sie nicht auf Betreiben des bisherigen Gläubigers erfolgt (vergl. Knitschky a. a. O. S. 800).

c. das Erlöschen.

Die Löschung des Pfandrechts im Schiffsregister hat abweichend vom Grundbuchrechte niemals konstitutive, sondern nur deklaratorische Wirkung. Sie ist nicht ein Erfordernis der Rechtsänderung, sondern die Änderung vollzieht sich außerhalb des Registers. *)

Die Eintragung des Löschungsvermerkes im Register hat mithin nur den Charakter einer Berichtigung des Registers, um dasselbe mit dem tatsächlichen Stande wieder in Einklang zu setzen.

Fälschlich nimmt Engelmann (a. a. O. S. 621 II) daher an, daß das Pfandrecht erst mit der Löschung im Schiffsregister untergehe. Das Unzutreffende dieser Ansicht ist bereits aus den Beratungen der Seerechtskommission zu erkennen. Es wurde hier bei der Erwägung, ob auch der Verzicht auf das Pfandrecht als ein Erlöschungsgrund aufgeführt werden solle, hervorgehoben, dies sei ratsam, damit die Meinung ferngehalten werde, daß das eingetragene Pfandrecht erst dann erlösche, wenn es im Register gelöscht sei,

*) Anders bei der Entstehung des Pfandrechts. Hier ist Einigung und Eintragung erforderlich.

wie dies nach mehreren Hypothekengesetzen zutreffe. Der von anderer Seite diesem Standpunkte entgegengehaltenen Ansicht; es sei in der Tat auch richtiger, der Regelung der erwähnten Hypothekengesetzgebungen zu folgen und ein Erlöschen des Pfandrechts erst mit der Löschung im Register eintreten zu lassen, damit nicht diejenigen, welche im Vertrauen auf das Register Pfandforderungen erwürben, sich oft getäuscht sehen möchten, indem z. B. einem Zessionar eines eingetragenen Pfandrechts hinterher der Einwand gemacht werden könne, das Pfandrecht sei schon vor der Zession durch Verzicht des Gläubigers erloschen, wurde durch die Begründung der Boden entzogen, daß die Absicht, welche man mit der Eintragung verfolge, gar nicht dahin gehe, den Verkehr mit Schiffshypotheken zu begünstigen,*) sondern nur dahin, dem ursprünglichen Gläubiger Sicherheit zu gewähren und „zudem sei dem Schiffsregister eine solche Bedeutung beigelegt, daß kein dritter Erwerber dem Inhalte des Registers allein vertrauen könne (Prot. IV S. 1729)."

Daß das B. G. B. der Löschung nur beurkundende Bedeutung beilegt, erhellt ebenfalls aus den Motiven (III S. 848 zu 1200), welche ausdrücklich darauf hinweisen, daß die Aufhebung des Schiffspfandrechtes sich nach den gewöhnlichen Regeln bestimme, und es daher nur notwendig sei, das Recht des Eigentümers

*) Hieraus erklärt es sich auch, daß kein Schiffshypothekenbrief ausgestellt wird. Jede Eintragung ist aber gemäß § 120 G. F. G. baldtunlichst auf dem Schiffszertifikat oder dem Schiffsbrief zu vermerken.

auf Berichtigung des Registers und die Verpflichtung des Gläubigers zur notwendigen Mitwirkung anzuerkennen.*)

*) Demnach erlischt das vertragsmäßige Schiffspfandrecht (nach der Boyens II S. 42 gegebenen Zusammenstellung):

1. mit dem Erlöschen der Forderung, für die es besteht, (§§ 1266, 1252, 1224) insbesondere also durch Zahlung. Wenn jedoch der Pfandbesitzer nicht auch persönlicher Schuldner war, so geht auf ihn durch Befriedigung die Forderung mit dem Pfandrecht über, soweit letzteres nicht durch Konfusion erlischt (§ 1225);

2. durch aufhebenden Vertrag zwischen den Beteiligten (§ 1255);

3. wenn die Forderung unter Ausschluß des Pfandrechtes übertragen wird (§ 1250);

4. wenn Eigentümer und Pfandrecht in derselben Person zusammentreffen, vorausgesetzt, daß die Pfandforderung nicht weiter verpfändet oder sonst mit dem Recht eines Dritten belastet ist. Jedoch gilt das Pfandrecht nicht als erloschen, soweit der Eigentümer ein rechtliches Interesse an dem Fortbestehen hat, z. B., wenn er das Schiff geerbt hat und als Erbe nur beschränkt auf den Nachlaß haftet (§ 1976), oder gar nicht persönlich haftet, hinter dem Pfandrecht aber noch weitere Pfandrechte haften, die aufrücken würden (§ 1256);

5. wenn im Wege des Aufgebotsverfahrens ein Ausschluß gegen das Pfandrecht, dessen Gläubiger unbekannt ist, ergeht. Hier gelten über die Voraussetzungen des Aufgebots die bei Hypotheken geltenden Grundsätze (§§ 1269, 1170, 1171), bei Schuldverschreibungen auf den Inhaber auch die besonderen Vorschriften des § 1188 Abs. 2, wonach das Aufgebot erst nach Ablauf von 30 Jahren zulässig ist (§§ 1270, 801 B. G. B., § 988 C. P. O.);

6. wenn die Zwangsversteigerung im In- und Ausland in der gesetzlichen Form ohne Übernahme der Pfandrechte seitens des Erstehers durchgeführt ist (§ 1268), oder wenn der Schiffer in den gesetzlichen Fällen aus Not das Schiff veräußert (§ 764 Abs. 2 H. G. B.). In diesen Fällen tritt der Erlös an die Stelle des Pfandes (vergl. auch Knitschky, a. a. O. S. 814ff.).

Die unrichtige Löschung im Schiffsregister führt somit zwar nicht den Untergang der Belastung herbei, kann dennoch aber, wie erwähnt, Nachteile für das zu Unrecht gelöschte Recht im Gefolge haben.

Um nun die Gefahren, welche ein unrichtig gewordenes Schiffsregister in sich birgt zu beseitigen oder wenigstens zu vermindern, gibt der § 1263 die erforderlichen Mittel an die Hand. Hiernach kann die Berichtigung des Schiffsregisters nach den für die Berichtigung des Grundbuchs gegebenen Vorschriften der §§ 894, 895, 897, 898 B. G. B. verlangt werden.

Bei der Eintragung eines Schiffspfandrechtes hat diese Berichtigung jedoch nicht die Bedeutung, wie bei den zum Vorbild genommenen Rechten an Grundstücken. Bei diesen dient der Berichtigungsanspruch dazu, die Härten, welche der öffentliche Glaube des Grundbuchs (§ 892 B. G. B.) für den, dessen Recht durch die neue unrichtige Eintragung betroffen wird, im Gefolge hat, zu beseitigen. Dies kann für den Schiffseigentümer nicht in Frage kommen, weil das Schiffsregister keinen öffentlichen Glauben genießt. Ist eine Eintragung im Schiffsregister von vornherein nicht geeignet, das beabsichtigte Recht zur Entstehung zu bringen, ist z. B. mangels dinglicher Einigung ein Pfandrecht nicht entstanden, so kann die Unwirksamkeit der Eintragung nicht nur dem ursprünglichen Gläubiger, sondern auch dessen Rechtsnachfolger sowie jedem Anderen, welcher aus der Eintragung

ein Recht für sich herleitet, mit Erfolg entgegengehalten werden.*)

Die Berichtigung bietet aber auch beim Schiffsregister den Vorteil, daß die wirkliche Rechtslage aus dem Register ersichtbar wird. Für den Eigentümer ist dies von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung, da er hierdurch in die Lage gesetzt ist, seinen durch nicht zu Recht bestehende Eintragungen geschmälerten Schiffskredit wieder zu verbessern.

---

*) Der § 405 B. G. B. kann auch für den Fall, daß eine Eintragung nur erfolgt ist, um dadurch den Anschein zu erwecken, daß eine Forderung besteht, keine Änderung dieser Entscheidung herbeiführen. Wenn auch der von Knitschky (a. a. O. S. 795) angeführte Grund, die Eintragung selbst oder ein Hypothekenbrief würden dem Erwerber nicht vorgelegt, wie es der § 405 verlangt, nicht stichhaltig erscheint, weil nicht an dem Ausdrucke „vorlegen" zu haften, vielmehr als Sinn dieser Bestimmung anzusehen ist, daß der Erwerber eine Urkunde zu Gesicht bekommen soll, welche den Anschein zu erwecken geeignet ist, daß ein ernstgemeintes Schuldverhältnis bestehe, so steht doch der Anwendung des § 405 entgegen, daß die Eintragung im Schiffsregister keine Beurkundung des Schuldverhältnisses ist, sondern lediglich zur Sicherung des Gläubigers erfolgt.

Auch der Grundsatz, daß niemand sich auf seine eigne Arglist berufen kann, und die berechtigte Forderung, daß das Schiffsregister nicht zu Täuschungen mißbraucht werden darf, vermögen bei der accessorischen Natur des Schiffspfandrechtes nicht, einer solchen mangels unterliegender Forderung nicht zur Entstehung gelangten Schiffshypothek zur dinglichen Wirksamkeit zu verhelfen, wenn auch die obligatorischen Ansprüche des benachteiligten Erwerbers der angeblichen Pfandforderung nicht berührt werden.

Der Berichtigungsanspruch bietet der Eigentumsfreiheitsklage (§ 1004) gegenüber den Vorzug, daß er unverjährbar ist und auch in Fällen Platz greift, in denen für eine Eigentumsfreiheitsklage kein Raum ist. Gegen das zu Unrecht gelöschte Pfandrecht ist die Eintragung eines Widerspruchs (§ 898 Abs. 2) zulässig, der dann in seiner Wirkung gegen Dritte an Stelle des gelöschten Pfandrechtes tritt (§ 1263). Die Eintragung des Widerspruchs wird, falls die Löschung durch Verletzung gesetzlicher Vorschriften erfolgt ist, von Amts wegen oder auf Anweisuug des Beschwerdegerichts, sonst auf Grund einer einstweiligen Verfügung vorgenommen (§§ 119, 122, 123 G. F. G.). Er bezweckt die Abwendung von Gefahren, welchen das materielle Recht infolge der Registereinrichtung solange ausgesetzt ist, als nicht die Berichtigung des Registerinhalts in Ansehung eines Rechtes an dem Schiffe, eines Rechtes an einem solchen Rechte oder in Ansehung einer Verfügungsbeschränkung durchgeführt wird. Da eine Gefährdung des Gläubigers jedoch nur bei zu Unrecht erfolgter Löschung seines Pfandrechtes im Schiffsregister eintritt, so ist demgemäß der Widerspruch nicht bei jeder Unrichtigkeit des Registers, sondern nur bei unrichtiger Löschung zugelassen.

In anderen Fällen, in denen das Register unrichtig geworden ist, gibt die Vormerkung zur vorläufigen Wahrung der Rechte hinlängliche Sicherheit. Obgleich diese nicht, wie der Widerspruch, im B. G. B. bei den Bestimmungen über das vertragsmäßige Schiffspfandrecht ausdrücklich erwähnt ist, ergibt sich indes die

Zulässigkeit einer solchen daraus, daß sie mehrfach vorausgesetzt und mit der grundbuchlichen Vormerkung gemeinschaftlich behandelt wird, so im § 14 K. O., § 103 G. F. G., §§ 895, 942 Abs. 2 C. P. O.

4. Schiffsparten.

Nach § 1272 B. G. B. gelten die Vorschriften der §§ 1260—71 auch für das Pfandrecht an einer Schiffspart. Vor 1900 war in Mecklenburg-Schwerin, Lübeck, Bremen und Hamburg die Eintragung der Verpfändung von Schiffsparten unzulässig. Die Verpfändung erfolgte in Mecklenburg-Schwerin und in Bremen durch Übergabe der Eigentumsakte über die Schiffspart, während nach den in Lübeck und Hamburg geltenden Gesetzen eine Verpfändung von Schiffsparten überhaupt nicht vorgesehen war (D. S. S. 238). Nur in den landrechtlichen Teilen Preußens und in Oldenburg (A. L. R. I 20 § 327 und Art. 1 des Oldenb. Ges. vom 3. April 1876) konnte die Verpfändung von Schiffsparten ebenso wie die ganzer Schiffe durch Eintragung in das Schiffsregister erfolgen, eine Regelung, der sich ihrer Einfachheit und hinreichend leichten Erkennbarkeit des Pfandrechtes wegen das B. G. B. angeschlossen hat. Nach Auskunft der Motive (S. 850) ist der § 1272 besonders deswegen in das Gesetzbuch aufgenommen worden, um hierdurch darzutun, daß die Schiffspart im wesentlichen als Eigentumsquote und nicht als ein Gesellschaftsanteil und damit als ein Komplex von Rechten und Verbindlichkeiten anzusehen ist. Diese Regelung, welche sich der herrschenden Meinung an-

schließt, hat zur Folge — abgesehen davon, daß eine als Gesellschaftsanteil zu betrachtende Schiffspart überhaupt nicht zur Verpfändung geeignet wäre, diese somit nur durch die rechtliche Betrachtung der Schiffspart als Eigentumsquote ermöglicht ist — daß der Eigentümer der Schiffspart trotz der Verpfändung die Nutzung des Pfandobjektes behält, daß er in den inneren Angelegenheiten der Reederei die mit der verpfändeten Schiffspart verbundene Stimme führt, demnach auch bei der Beschlußfassung über die Auflösung der Reederei oder die Veräußerung des Schiffes mitstimmen darf, und daß dem Pfandgläubiger kein Anspruch auf den Frachtverdienst des Schiffes zusteht, denn die genannten Rechte werden vom Mitreeder ausgeübt, diese Eigenschaft aber ist dem Eigentümer durch die getroffenen pfandrechtlichen Bestimmungen nicht genommen, da ihm auch die Inhabung der Schiffspart belassen bleibt (teilweise abweichend Knitschky S. 823 ff.).

Der jetzt vom B. G. B. bezüglich der Verpfändung von Schiffsparten eingenommene Standpunkt ist bereits im B. Sch. G. vertreten. Wenn auch der § 131 d. G., der den Verpfändungsmodus für die Binnenschiffe angab, eine Verpfändung von Schiffsanteilen nicht ausdrücklich erwähnte, so kann es dennoch nicht zweifelhaft sein, daß dieser Paragraph auch auf eine solche Anwendung finden mußte. Diese Ansicht wird außer durch den § 137 d. G. noch durch folgende Erwägung unterstützt. Obgleich für die Binnenschiffahrt die Gesellschaftsform der Reederei nicht anerkannt ist, so

stehen natürlich zahlreiche Flußschiffe unter anderen Gesellschaftsformen im Miteigentum.

Hätte man nun für die gültige Verpfändung eines Anteiles die landesrechtlichen Verpfändungsformen beibehalten, so wären die hiernach rechtswirksam begründeten, aber nicht aus dem Schiffsregister ersichtlichen Pfandrechte an den Schiffsanteilen der Miteigentümer den später im Register eingetragenen Pfandrechten am ganzen Schiffe vorgegangen. Das Register hätte somit seinen Zweck in Ansehung der Verpfändung nur sehr unvollkommen erreicht*).

*) Es mag hier angebracht erscheinen, das Verhältnis der Pfandrechte neuen Rechts zu denen älteren Rechts etwas näher zu beleuchten.

Nach Art. 184 des E. G. zum B. G. B. bleiben „Rechte, mit denen eine Sache oder ein Recht zurzeit des Inkrafttretens des B. G. B. belastet ist, mit dem sich aus den bisherigen Gesetzen ergebenden Inhalt und Rang bestehen". Vergl. hierzu Lehmann in Goldschmids Zeitschrift Bd. 48 S. 74. Da im früheren Recht eine solche Bestimmung nicht bestand, so haben ältere Partikulargesetzgebungen bei Einführung des neuen Verpfändungsmodus durch Eintragung in das Schiffsregister zum Schutze älterer nicht eingetragener Schiffspfandrechte deshalb zweckmäßig bestimmt, daß der ersten Eintragung eines Kauffahrteischiffes in das Register eine öffentliche Ladung der zur Eintragung berechtigten Realgläubiger und der Ausschluß der Vorzugsrechte derjenigen vorangehen muß, welche sich nicht gemeldet haben, und daß ferner bei Schiffen, welche bereits vor dem Inkrafttreten der die Verpfändung durch Eintragung im Register einführenden Gesetze registriert waren, ein Aufgebot zur Anmeldung früherer Verpfändungen erfolgen muß (vergl. § 49 Abs. 2 d. G. vom 26. Mai 1873. G. Slg. S. 229 ff., § 50 Abs. 2 d. G. vom 27. Mai 1873. G. Slg. S. 241 ff., § 2 d. G. vom 27. Januar 1879, G. Slg. S. 9).

Für Anteile an Binnenschiffen war demnach auch schon vor 1900 im ganzen Reichsgebiete die Eintragung im Schiffsregister die vom Gesetze vorgeschriebene Form.

5. im Bau begriffene Schiffe.

Gemäß dem selbstverständlichen Prinzipe, daß das Schiffsregister nur auf die darin eingetragenen Schiffe Wirkung ausüben kann, ist die Verwertung desselben für Verpfändungen noch im Bau begriffener Schiffe, die der Bestellung von sog. Baugelderhypotheken entsprechen würde, nur in geringem Umfange ermöglicht. Nach Ziffer 2 des § 7 des Gesetzes vom 22. Juni 1899 muß das Seeschiffsregister die Ergebnisse der amtlichen Vermessung enthalten, die Ausführung der letzteren ist somit die Voraussetzung für die Zulässigkeit der Eintragung. Ein bestimmter Zeitpunkt für die Vornahme der Vermessung ist im allgemeinen nicht vorgeschrieben, sie kann daher erfolgen, sobald sie tatsächlich möglich ist. Nach § 30 der Schiffsvermessungsordnung vom 20. Juni 1888 und 1. März 1895 wird die Vermessung der unter dem Vermessungsdeck befindlichen Räume vorgenommen, sobald das Vermessungsdeck gelegt ist. Nach § 2 der Bekanntmachung vom 10. November 1899 ist ferner gestattet, falls die Vermessung im Inlande noch nicht hat stattfinden können, vorläufig diejenigen Angaben über Raumgehalt oder Ladungsfähigkeit einzutragen, welche sich aus anderweitigen Nachweisen, insbesondere ausländischen Vermessungsurkunden ergeben.

Ähnlich verhält es sich bei Binnenschiffen, für deren Registrierung es nach § 124 Zif. 2 B. Sch. G. der Angabe der Tragfähigkeit des Schiffes sowie der Stärke seines Motors bedarf.

Durch diese Bestimmungen ist zwar die Möglichkeit gegeben, die Schiffe schon vor der vollständigen Fertigstellung registrieren zu lassen und sich damit bereits vor der Vollendung durch Eintragung von Pfandrechten Geld darauf zu beschaffen; das Kreditbedürfnis ist durch diese Regelung jedoch nicht vollständig befriedigt, da ein modernes Seeschiff bereits bis zur Legung des Vermessungsdecks bedeutende Werte erfordert.

Zweckmäßig bestimmt daher das Bremische Gesetz vom 15. Dezember 1887 § 25 dem Vorgange ausländischer Staaten (Frankreichs) folgend, daß eine Verpfändung von auf bremischen Werften im Bau befindlichen Schiffen erfolgen kann, sobald ein solches Schiff „in Spanten steht und durch Namen oder Nummer an einer bis nach Stapellauf des Schiffes sichtbar bleibenden Stelle deutlich gekennzeichnet wird, was durch notarielle Urkunde nachzuweisen ist“ (vergl. Boyens I S. 141). Die Eintragung einer solchen Verpfändung geschieht in ein besonderes Register, hat aber dieselbe Wirkung, wie die Bestellung eines Pfandrechts an einem fertigen Schiffe durch Eintragung im Schiffsregister. Ist das Schiff soweit im Bau fortgeschritten, daß es in das Schiffsregister eingetragen werden kann, so werden die bereits vorhandenen Pfandrechte, soweit sie noch bestehen, von Amts wegen in das Schiffsregister mitübertragen.

Durch Art. 20 des E. G. z. H. G. B. wird die in Bremen getroffene Regelung durch die Reichsgesetzgebung zwar nicht berührt, das Reichsrecht ist aber auf dem von Bremen gewiesenen Wege nicht gefolgt, was aus verschiedenen Gründen wünschenswert gewesen wäre*).

Nach Reichsrecht ist nun der Bauherr, welcher auf das ihm von einer Schiffswerft zu erbauende Schiff mit dem Fortschreiten des Baues Vorschüsse geleistet hat, wegen dieser Anzahlungen lediglich Konkursgläubiger, wenn über das Vermögen der Werft vor Ablieferung des Schiffes Konkurs eröffnet wird, da er seinerseits durch das Versagen der Registereinrichtung keine dingliche Sicherheit hat, die ihm ein Recht auf abgesonderte, bevorrechtigte Befriedigung geben würde. Eine Sicherstellung des Bauherrn ist aber auf die Weise zu erreichen, daß er bei Zahlung der ersten Baurate sich von der Werft das Eigentum an dem entsprechenden Schiffe übertragen läßt. Dies kann nicht schon im Baukontrakt ausbedungen werden, sondern muß gemäß § 930 B. G. B. durch besonderes constitutum possessorium geschehen. Für die Forderungen der Werft, für die Werte, welche sie über

*) Nach Pappenheim a. a. O. S. 262 ist allerdings durch die Fassung des Art. 20 d. E. G. zum H. G. B. der Landesgesetzgebung das Recht zuzuerkennen, derartige wie in Bremen bestehende Vorschriften zu erlassen, auch wenn zurzeit des Inkrafttretens des E. G. z. H. G. B. in ihrem Bereiche solche noch nicht bestanden haben. Damit wäre dann die Möglichkeit geschaffen, einem in den einzelnen Bundesstaaten hervortretenden Bedürfnisse abzuhelfen.

die erhaltenen Bauraten hinaus in das Schiff eingebaut hat, bietet ihr das Werkmeisterpfandrecht des § 647 B. G. B. hinlängliche Sicherheit (vergl. Boyens a. a. O. S. 143).

6. die Geltendmachung.

Ist das Schiffspfand rechtsgültig entstanden, so erstreckt sich dieses nach § 1265 auf das Zubehör des Schiffes, welches sich nach § 97 B. G. B. und bei einem zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe außerdem nach § 478 H. G. B. bestimmt. Vorausgesetzt wird, daß der Verpfänder Eigentümer der Zubehörstücke geworden ist.

Werden Zubehörstücke vorübergehend vom Schiffe entfernt, so ändert dies an der Mithaft nichts (§ 97 Schlußsatz B. G. B.), infolgedessen behalten die Schiffsgläubiger den Vorrang vor dem gesetzlichen Pfandrecht des Handwerkers, der einen Zubehörgegenstand ausbessert. Ob eine dauernde Entfernung von Zubehörstücken die Eigenschaft dieser Stücke als Zubehör aufzuheben und sie damit aus der Mithaft für die bis zu dem Augenblicke der Entfernung begründeten Schiffspfandrechte zu befreien vermag, ist streitig. Dagegen erklären sich Ehrenberg (Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, Jena 1880 S. 249) und Schaps (zu Art. 443 § 7), dafür Mittelstein (S. 44 ff), Kohler (Inhab. für Dogmatik, Bd. 26 S. 104 ff) und die Hamburger Konferenz (Prot. IV S. 4167). Die letztere Meinung verdient den Vorzug, denn als Absicht des Gesetzes ist anzusehen, daß es

den Gläubigern das Schiff in dem Zustande überliefern will, in welchem es sich bei der Vollstreckung befindet, also nur mit dem zu dieser Zeit vorhandenen Zubehör. Gegen eine Entfernung von Zubehörstücken in der Absicht, die Gläubiger zu benachteiligen, muß es diesen überlassen bleiben, ihre Rechte an denselben gegen dritte Erwerber durch Anfechtungsklagen und sonstige ihnen zu Gebote stehende Rechtsmittel zu verfolgen.

Im übrigen werden die hypothekenrechtlichen Vorschriften der §§ 1121, 1122 auf das Schiffspfandrecht übertragen (cfr. § 1265 Abs. 2). Entgegen dem Pfandrecht der Schiffsgläubiger des H. G. B. §§ 756 bis 58 und des B. Sch. G. § 104 erstreckt sich das eingetragene Schiffspfandrecht nicht auf die Versicherungsgelder und die Fracht sowie die durch § 475 H. G. B. gegebenen Ersatzansprüche des Schiffseigentümers.

Soll die Versicherungssumme mithaften, so kann dies auf dem Wege erreicht werden, daß dem Gläubiger die Seeversicherungspolicen besonders verpfändet werden (vergl. § 1274 B. G. B. u. § 363 Abs. 2 H. G. B.), auch kann der Gläubiger gemäß §§ 778 ff H. G. B. sein Interesse selbst versichern.

Der Umfang der durch die Schiffshypothek herbeigeführten Belastung soll möglichst genau erkennbar sein. Daher bestimmt er sich nicht, wie bei beweglichen Sachen nach § 1210, sondern beschränkt sich auf den eingetragenen Betrag der Forderung und die Zinsen nach dem eingetragenen Zinssatze (§ 1264).

Geht das Schiff unter, so bleiben die geretteten Schiffstrümmer dem Gläubiger verhaftet (Mittelstein a. a. O. S. 38). Ob man dem Erwerber derselben grobe Fahrlässigkeit vorwerfen kann, wenn er von der durch das Register kundbaren Belastung nichts weiß, ist Tatfrage, jedenfalls würde die Anwendung des Satzes, daß jeder, der zu dem Schiffe in Rechtsbeziehungen tritt, das aus dem Schiffsregister Ersichtliche kennen muß, nicht unbedingt notwendig sein, da es sich nach Zerstörung des Schiffes nicht mehr um ein solches, sondern nur um die einzelnen Bestandteile handelt, welche in ihrer Gesamtheit das als Schiff bezeichnete Bauwerk ausmachen.

Die Befriedigung des Pfandgläubigers findet nach § 1268 aus dem Schiffe und dem Zubehör nur auf Grund eines vollstreckbaren Titels nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften statt. Zulässig ist jedoch nur Zwangsversteigerung, nicht Zwangsverwaltung. Das für Mobilien zugelassene private Verkaufsverfahren müßte durch § 1268 ausgeschlossen werden, da der Gläubiger regelmäßig nicht — wenigstens nicht kraft seines Pfandrechts — im Besitze des Schiffes sich befindet. Aus dem gleichen Grunde bietet das Schiffspfandrecht keine Grundlage für den Sicherungsverkauf bei Verschlechterung des Pfandobjekts (Enneccerus-Lehmann a. a. O. S. 228).

Die Annäherung an das für Grundstücke geltende Hypothekenrecht ist zweckmäßig wegen der Größe und des die beweglichen Sachen im allgemeinen

erheblich übersteigenden Wertes der registrierten Schiffe bestimmt worden und liegt auch sowohl im Interesse des Schuldners wie der beteiligten Gläubiger. Sie rechtfertigt sich auch durch die Erwägung, daß Schiffe häufig mehrfach verpfändet sind, ein Umstand, der vom Gesetzgeber nicht außer acht gelassen werden durfte.*)

An Stelle des § 757 Abs. 1 und 2 der alten C. P. O., welcher die Vorbehalte für die Landesgesetze aufstellte, sind die §§ 864—871 der neuen C. P. O. getreten. Durch die §§ 865, 870 Abs. 2 C. P. O. in Verbindung mit §§ 161—171 des Ges. über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung vom 24. März 1897 ist nunmehr die Zwangsvollstreckung in eingetragene Schiffe reichsrechtlich geregelt, welche, wie bemerkt, nur durch Versteigerung des Schiffes erfolgt.

*) Früher war es nach § 757 Abs. 2 der alten C. P. O. den Landesgesetzen überlassen, welche Sachen und Rechte in Ansehung der Zwangsvollstreckung zum unbeweglichen Vermögen gerechnet werden sollten. Demgemäß sind partikularrechtlich in dieser Hinsicht schon vielfach Schiffe zum unbeweglichen Vermögen gerechnet worden, hierbei ist aber der Begriff des als Immobilie zu behandelnden Schiffes verschieden bestimmt (vergl. Preuß. Ges. betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen vom 13. Juni 1883 § 1 Abs. 2 Ziff. 4; Gesetz für Mecklenburg-Schwerin betr. Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen vom 24. Mai 1879 § 93 u. meckl. E. G. z. H. G. B. vom 28. Dezember 1873 § 76; Oldenb. Gesetz betr. Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen vom 2. April 1879 Art. 88 ff; Hamburg, Subhastationsgesetz vom 14. Juli 1879 § 1 Ziff. 2; Lübeckisches Subhastationsgesetz vom 16. Juli 1879 §§ 1, 40—48, 50).

Nach § 163 Abs. 2 Z. V. G. tritt für das Verfahren an die Stelle des Grundbuchs das Schiffsregister. Nach § 164 S. 3 ist dem Antrag auf Zwangsversteigerung ein Zeugnis der Registerbehörde über die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister beizufügen, entsprechend der Vorschrift des § 17 Abs. 2. Statt des Zeugnisses dürfte auch hier eine Bezugnahme auf das Schiffsregister genügen, falls das Vollstreckungsgericht zugleich Registerbehörde ist. Ferner soll in der Bestimmung des Versteigerungstermins die Bezeichnung des Schiffes nach dem Schiffsregister erfolgen (§ 167 Abs. 1). Ist der Eigentümer zugleich der persönliche Schuldner der Forderung, so braucht der Registerpfandgläubiger nicht auf sein dingliches Recht zurückzugreifen, sondern kann sich im Wege des ordentlichen Verfahrens, des Urkundenprozesses oder des Mahnverfahrens einen vollstreckbaren Titel verschaffen, sich auf sein dingliches Recht zu berufen, ist er nur genötigt, wenn es sich um Wahrung seiner Stellung anderen dinglichen Gläubigern gegenüber handelt. Bei einer Zwangsvollstreckung gegen den Schiffseigentümer, der nicht persönlicher Schuldner ist, muß sich der Gläubiger auf sein dingliches Recht berufen, denn Schuldner im Sinne das Z. V. G. ist derjenige, gegen den die Zwangsvollstreckung sich richtet, und der betreibende Gläubiger muß einen gegen diesen gültigen Titel besitzen, den er nur auf Grund seines dinglichen Rechtes erlangen kann. Urkundenprozeß und Mahnverfahren sind bei der dinglichen Klage ausgeschlossen, die §§ 592, 688 C. P. O. bleiben

demnach außer Anwendung (vergl. hierüber Knitschky a. a. O. S. 808). Als Beteiligte gelten nach § 9 Abs. 17 Z. V. G., der gemäß § 163 Abs. 2 entsprechend anzuwenden ist, außer dem betreibenden Gläubiger und dem Schuldner, die im Schiffsregister eingetragenen Pfandgläubiger, auch wenn sie Forderungen nicht angemeldet haben. Die Pfandgläubiger sind somit durch das Schiffsregister besser gestellt als die Schiffsgläubiger, welche nach § 9 Abs. 2 ihre Rechte anmelden und glaubhaft machen müssen, um als Beteiligte zu gelten.

Das Recht auf Befriedigung und die Rangordnung richten sich unter Berücksichtigung der entsprechenden materiellen Bestimmungen nach § 110—14, wobei jedoch für § 10 Nr. 1 und 2 kein Raum ist.

Durch die Zwangsversteigerung erlöschen gemäß §§ 52, 91 in Verbindung mit § 169, sämtliche Pfandrechte, sowohl die der Schiffsgläubiger als auch die der Registerpfandgläubiger.

Soweit die Berichtigung des Meistgebotes durch Zahlung nicht im Verteilungstermin erfolgt, ist für die Forderung aus diesem Gebote gegen den Ersteher ein Pfandrecht an dem Schiffe in das Schiffsregister einzutragen. (Gegen die Zweckmäßigkeit dieser Regelung spricht sich Mittelstein aus bei Goldschmidt Bd. 46 S. 94). Dieses Pfandrecht entsteht mit der Eintragung und ist, auch wenn der Ersteher das Schiff inzwischen bereits weiter veräußert hat, auch gegen den dritten Erwerber verfolgbar, ohne Rücksicht auf dessen bona fides (§ 169 Abs. 2 Z. V. G.; Enneccerus-Lehmann a. a. O. S. 228).

Die Zwangsvollstreckung in eine durch Eintragung verpfändete Schiffspart findet nicht nach dem Z. V. G., sondern gemäß den §§ 828 ff C. P. O., insbesondere den §§ 857, 858 statt. Schiffsparten sind demnach in Ansehung der Zwangsversteigerung den Gegenständen des beweglichen Vermögens zugerechnet und das Schiffsregister bleibt für das Verfahren ohne Bedeutung.

II. für das gesetzliche und richterliche Schiffspfandrecht.

a. das gesetzliche Pfandrecht.

Für die Entstehung des gesetzlichen Pfandrechtes am Schiffe kann das Register nicht von der Bedeutung sein, wie bei dem vertragsmäßigen Pfandrecht, denn während bei diesem das Pfandrecht erst durch die Eintragung im Register entsteht, tritt bei jenem der Rechtssatz als selbständiger Entstehungsgrund auf.

Der § 1257 B. G. B., welcher die für ein durch Rechtsgeschäft bestelltes Pfandrecht gegebenen Vorschriften auch auf ein kraft Gesetzes entstandenes Pfandrecht für anwendbar erklärt, läßt durch seinen Wortlaut schon erkennen, daß für die entsprechende Anwendung der einschlägigen Bestimmungen erst Raum ist, wenn das Pfandrecht bereits entstanden ist. Einen Einfluß kann mithin das Register nur auf den Inhalt und die Wirkung des Pfandrechtes ausüben.

Als gesetzliches Pfandrecht am Schiffe nach B. G. B. kommt nur das bereits erwähnte Pfandrecht des Werk-

meisters gemäß § 647 B. G. B. in Betracht, welches in 2 Fällen Platz greift, 1) wenn eine Schiffswerft aus Materialien, die der Besteller geliefert hat, ein Schiff baut, oder 2) ein ihr zu diesem Behufe übergebenes Schiff ausbessert.*)

Eine Konkurrenz mit eingetragenen Pfandrechten kann reichsrechtlich nur in dem zu 2 erwähnten Falle eintreten, denn in dem zu 1 erwähnten ist, wie gezeigt, nach Reichsrecht während des Baues, wenigstens vor der Vermessung, die Entstehung von eingetragenen Pfandrechten ausgeschlossen. Es kann nun keinem Zweifel unterliegen, daß dem Werkmeisterpfandrechte die bis zur Einbringung in die Werft entstandenen und aus dem Schiffsregister ersichtlichen Pfandrechte vorgehen.

Nach Boyens (II S. 33) sollen aber auch die später eingetragenen Pfandrechte den Vorrang haben, wenn die Gläubiger zur Zeit ihrer Eintragung keine Kenntnis davon hatten, oder haben konnten, daß sich das Schiff auf der Werft zur Reparatur befinde, es sei daher für die eine Ausbesserung an einem registrierten Schiffe vornehmende Werft empfehlenswert, sich vor Beginn der Arbeit für die Reparaturkosten ein Pfandrecht durch Eintragung im Register bestellen zu lassen. Nur auf diese Weise könne für das gesetzliche Pfand-

*) Baut eine Werft ein Schiff aus eigenen Materialien, was die Regel bildet, so treten die Bestimmungen über den Werklieferungsvertrag ein.

recht des § 647 die größtmögliche Sicherheit erreicht werden.

Wie bei anderen Fragen, so überschätzt Boyens auch hier die dem Schiffsregister gesetzlich beigelegte Bedeutung.

Das B. G. B. enthält besondere Vorschriften nur für das Rangverhältnis der bestellten Pfandrechte. Es muß deshalb für gesetzliche Pfandrechte in entsprechender Anwendung des § 1209 das Alter der Entstehung maßgebend sein (§ 1257). Werden also während oder nach der Wiederherstellung des Schiffes, aber bevor die Werft das reparierte Schiff herausgegeben und durch den Verlust des Besitzes auch das Pfandrecht verloren hat, neue vertragsmäßige Pfandrechte eingetragen, so schiebt sich das gesetzliche Pfandrecht der Werft zwischen die vor Einbringung des Schiffes auf die Werft entstandenen und die nach diesem Zeitpunkte eingetragenen Registerpfandrechte, auch wenn die hierdurch benachteiligten Gläubiger nichts davon wußten, daß das Schiff sich in Reparatur befand. Diese Lösung erscheint auch durchaus nicht befremdlich, da kein Schutz des öffentlichen Glaubens des Schiffsregisters stattfindet. Sie entspricht bis zu einem gewissen Grade der den Schiffsgläubigern eingeräumten Stellung, und ist auch aus dem Gesichtspunkte gerechtfertigt, daß die nachfolgenden Gläubiger durch die Instandsetzung des Schiffes ein wertvolleres Pfandobjekt gewonnen haben, bei welchem die Wertzunahme nach Abzug des Verdienstes der Werft dem Betrage gleichkommt, für welchen das gesetzliche Pfandrecht vorgeht.

b. das richterliche Pfandrecht.

Für das richterliche Pfandrecht ist das Schiffsregister in folgender Hinsicht von Bedeutung.

Nach § 931 Abs. 1 C. P. O. gelten die Vorschriften des § 930 C. P. O. auch für die Vollziehung des Arrestes in ein Schiff, das im Schiffsregister eingetragen ist. Die Vollziehung des Arrestes wird demgemäß durch Pfändung bewirkt (die ein Pfandrecht mit den im § 804 bestimmten Wirkungen begründet.) Der Schuldner muß das Schiff an den Gerichtsvollzieher herausgeben, die Rücksicht auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse des Schuldners hört hier auf, da voraussichtlich ein Verkauf des Schiffes stattfindet, der dem Schuldner doch endgültig den Besitz des Schiffes entziehen wird. So tritt dann mit Recht die Sicherung des Gläubigers in den Vordergrund. Nach Abs. 3 des § 931 wird das Arrestpfandrecht auf Antrag des Gläubigers in das Schiffsregister eingetragen; die Entstehung des Rechtes ist aber von der Eintragung unabhängig.

Der nach § 923 C. P. O. festgestellte Geldbetrag ist als der Höchstbetrag zu bezeichnen, für welchen das Schiff haftet. Das Arrestpfandrecht gilt somit als Maximalhypothek. Im übrigen finden die Vorschriften des B. G. B. über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht an einem Schiffe Anwendung. Durch die Eintragung des Arrestes soll vermieden werden, daß spätere Pfandgläubiger im Glauben an das Register nach der durch § 1208 B. G. B. festgestellten Rangordnung durch Eintragung ihres Pfandrechtes dem

Arrestpfandrecht vorgehen können, wodurch der Gläubiger, der den Arrest ausgebracht hat, natürlich schlechter gestellt werden würde, denn die von ihm erwirkte gerichtliche Beschlagnahme gibt bei Durchführung der Versteigerung ein Recht zur Befriedigung hinter den Pfandrechten § 10 Nr. 5 Z. V. G. und hat nur die Wirkung eines relativen Veräußerungsverbots (§§ 135, 136 B. G. B.).

Die Eintragung des Arrestpfandrechtes ist auch von Wichtigkeit für den Fall, daß der Eigentümer das mit Arrest belegte Schiff veräußert. Da gemäß § 474 H. G. B. die Übergabe des Schiffes durch die Vereinbarung ersetzt werden kann, daß das Eigentum sofort auf den Erwerber übergehen soll, so würde diese Einigung gemäß § 936 Abs. 1 S. 1 B. G. B. genügen, um das Arrestpfandrecht zum Erlöschen zu bringen, falls der Erwerber in Ansehung des Arrestes gutgläubig war. Ist aber das Pfändungspfandrecht im Register vermerkt, so wird es hierdurch nach § 1262 Abs. 1 B. G. B. vor dem Untergange geschützt. Ist das Arrestpfandrecht aus dem Register ersichtlich, so erstreckt sich seine Wirksamkeit auch auf das Zubehör des Schiffes.

Innerhalb der Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft kann der Reeder über Zubehörstücke noch nach der Beschlagnahme auch dem Gläubiger gegenüber wirksam verfügen (§ 23 Abs. 1 Z. V. G.). Desgleichen ist der Erwerber von Schiffszubehörstücken befugt, diese ohne Rücksicht auf den Arrest vom Schiffe zu entfernen, falls er bereits vor Ausbringung des Arrestes das Eigentum an den betreffenden Beibooten, Hülfs-

maschinen u. dergl. erworben und inzwischen von der Beschlagnahme keine Kenntnis erhalten hat, wobei grobfahrlässiges Nichtkennen der Kenntnis gleichsteht (§§ 1265, 1120, 1121 B. G. B.). Als grobfahrlässig ist aber der Erwerber anzusehen, der die Einsicht des Schiffsregisters unterlassen hat, aus welchem die Beschlagnahme erkennbar war (§§ 162, 23 Abs. 2 Z. V. G.). Hiernach wird durch die Eintragung des Arrestes im Schiffsregister eine Entfernung von Zubehörstücken, welche über die Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft hinausgeht, hintangehalten, da die Registrierung jeden Erwerber mala fide werden läßt und ihm damit den Anspruch auf Wegschaffung benimmt.

In einigen weiteren Fällen ist ferner der Richter befugt, ohne Einwilligung des Eigentümers Eintragungen von Schiffspfandrechten zu bewirken, welche die Kraft vertragsmäßiger Pfandrechte haben, so in den Fällen des § 54 Abs. 2 G. F. G., des § 169 Abs. 2 Z. V. G. (vergl. § 110 G. F. G.). Dagegen findet eine Eintragung von Zwangshypotheken auf Grund eines auf Zahlung lautenden Urteils nicht statt (vergl. § 870 Abs. 2 C. P. O.).

Über Eintragung von Vormerkungen und Widersprüchen auf Grund einstweiliger Verfügungen vergl. oben S. 160 f.

III. für den Eigentumsübergang.

Neben der Einwirkung des Schiffsregisters auf die Gestaltung des Schiffspfandrechts kommt für die Frage der privatrechtlichen Bedeutung des Schiffsregisters

demnächst der Einfluß desselben in Betracht, welchen es auf den Eigentumserwerb von Schiffen ausübt. Die Bedeutung, welche ausländische Rechte der Eintragung des Eigentums in das Schiffsregister beilegen, um Rechtswirkungen gegen Dritte oder unter den Kontrahenten zu erzielen, ist sehr mannigfach*).

Im allgemeinen sind betreffs des Einflusses des Schiffsregisters bei der Übertragung des Eigentums an Seeschiffen drei verschiedene Auffassungen vertreten.

1. Der Eigentumserwerb vollzieht sich ganz unabhängig vom Register, so daß insoweit das Register vollständig ausgeschaltet ist und sich auf seine öffentlich-rechtliche und sonstige ihm beigemessene privatrechtliche Bedeutung beschränkt, wie dies z. B. in Rußland, Finnland, Schweden und Norwegen zutrifft, oder

2. Die Eintragung in das Register ist unumgängliches Erfordernis für den Eigentumsübergang überhaupt wie in Holland und Dänemark, oder

3. Die Eintragung in das Register hat mehr oder weniger die Bedeutung, daß der eingetragene gutgläubige Erwerber Dritten gegenüber als Eigentümer gilt, wie in England, Frankreich, Italien und Belgien.

Auch in Deutschland ist einzig und allein in dieser letzten Richtung eine Bedeutung des Schiffsregisters für den Eigentumserwerb zu suchen.

Im deutschen Recht ist, wie bemerkt, der Gedanke der Immobilisierung der Schiffe keineswegs allgemein

*) Eine Übersicht über die Erfordernisse des Eigentumsüberganges an Seeschiffen in den Rechten aller wichtigen, Seefahrt treibenden Völker findet sich bei Boyens I S. 129 f.

zur Anerkennung gelangt, wenn sich auch wie in manchen anderen Rechten eine Tendenz nicht verkennen läßt, welche dahin geht, in betreff der Entstehung von Eigentum und anderen dinglichen Rechten am Schiffe dem Register allmählich die Funktionen beizulegen, wie sie bei Grundstücken den modernen Grundbüchern zugewiesen sind.

Am weitesten ist in dieser Beziehung wohl Japan vorgegangen durch die Einführung seines Handelsgesetzbuches vom 16. Juni 1899, das sich zum Teil das deutsche Recht zum Vorbild genommen hat. Das im fünften Buche geordnete Seerecht enthält in seinen 152 Paragraphen außer der Seemannsordnung auch die Vorschriften über die Schiffsregister. Diese stehen in ihrer privatrechtlichen Bedeutung dem Grundbuch gleich.

Während nun aber, wie im vorigen Abschnitte dieser Arbeit erörtert, auch nach deutschem Rechte den Schiffsregistern bezüglich des vertraglichen Pfandrechtes wenigstens eine grundbuchähnliche Bedeutung eingeräumt ist, kann hiervon betreffs des Eigentumserwerbs keine Rede sein, da Schiffe in dieser Hinsicht durchaus als bewegliche Sachen behandelt werden und eine Veräußerung derselben sich gänzlich außerhalb des Registers vollziehen kann nach den für den Eigentumserwerb an beweglichen Sachen geltenden Vorschriften. Es finden hiernach Anwendung die Bestimmungen des 3. Titels des 3. Abschnitts des 3. Buches des B. G. B. (§§ 929 ff.), soweit sie nicht wegen besonderer den Schiffen anhaftenden Eigentümlichkeiten außer Betracht bleiben müssen. Es kommen ferner für die Veräußerung

aller zum Erwerb durch die Schiffahrt bestimmten Schiffe und von Schiffsparten die besonderen Vorschriften des H. G. B. (§§ 474 ff., 493 Abs. 5, 503, 506 ff.) in Betracht. Von diesen sind durch Artikel 6 des E. G. z. H. G. B. die Bestimmungen der §§ 474, 475 auch auf Veräußerungen nicht zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmter Schiffe sowie deren Anteile ausgedehnt (vergl. hierzu Goldschmidt, Handelsrecht I S. 832 ff.), Schaps, S. 15. Gareis und Fuchsberger N. 205 z. Art. 306).

Da hiernach für die Veräußerung von Schiffen keine Formvorschrift weder für das obligatorische Veräußerungsgeschäft noch für den dinglichen Eigentumsübergang besteht, vielmehr die Übertragung des Eigentums durch formlosen Vertrag und ohne Übergabe stattfinden kann, was mit Rücksicht darauf, daß Schiffe häufig während ihres Aufenthaltes auf hoher See oder in fremden Häfen verkauft werden, zweckmäßig bestimmt ist, so ist eine Eintragung im Schiffsregister — abgesehen von der öffentlich-rechtlichen Pflicht zur Abmeldung — nur zur Abwendung von Schäden nötig, welche dem Erwerber dadurch entstehen können, daß Dritte im Glauben an das Register Rechte erwerben*).

*) Nach der Veräußerung, d. h. nachdem der Eigentumsübergang wirklich stattgefunden hat, ist allerdings durch § 475 H. G. B. jedem der Kontrahenten das Recht gegeben, eine öffentlich beglaubigte Urkunde über die Veräußerung zu verlangen. Diese Urkunde hat jedoch nur Bedeutung als Beweismittel, um dem Erwerber den Nachweis, daß er Eigentümer, sowie dem Veräußerer, daß er dieses nicht mehr ist, zu erleichtern, auch kann sie Verwendung für die Umschreibung im Schiffsregister finden.

Die Eigentumseintragung im Schiffsregister wirkt somit nicht rechtsbegründend im Sinne des Grundbuchrechts, sie verschafft kein formelles Eigentum, sondern bekundet das Eigentum nur soweit als solches wirklich vorhanden ist. Schaps (a. a. O. S. 15) folgert hieraus, daß eine als Eigentümerin im Schiffsregister eingetragene Person Eigentum am Schiffe nur dann übertragen kann, wenn sie selbst wirklich Eigentümerin ist. Dies ist aber nur mit erheblichen Einschränkungen richtig, denn der Unterstellung der Schiffe bezw. der Veräußerung unter das Mobiliarrecht gemäß gelten nach deutschem Recht für den Eigentumserwerb an Schiffen die Beschränkungen der Vindikation, d. h. die zum Schutze redlicher Erwerber beweglicher Sachen geltenden Vorschriften, welche das bürgerliche oder das Handelsrecht aufgestellt haben. Insbesondere findet der Satz „Hand wahre Hand“ (§§ 932—936 B. G. B.) Anwendung, jedoch mit der Maßgabe, daß die Ansprüche der Schiffsgläubiger und der ihnen gleichgestellten Schiffshypothekengläubiger gegenüber jedem Eigentümer gelten (Cosack, Handelsrecht S. 126 ff.).

Es macht sich jedoch hier das Bestehen des Schiffsregisters geltend, insofern, daß als redlicher Erwerber niemals der angesehen werden kann, welcher aus dem Schiffsregister (oder dem Schiffszertifikat) zur Zeit der Erwerbung seines Rechtes ersehen konnte, daß ein anderer als sein Rechtsurheber Eigentümer sei, es sei denn, daß dem Erwerber vollgültige Urkunden vorgelegt sind, aus denen unzweifelhaft hervor-

geht, daß der Veräußerer die Rechte des Registereigentümers erworben hat*).

Hat aber jemand von dem Registereigentümer oder dessen legitimierten Rechtsnachfolger das Eigentum erworben, so ist er solange als gutgläubig anzusehen, bis ihm seitens des Vindikanten nachgewiesen wird, daß er bei Erwerb um das bessere Recht des Vindikanten gewußt hat.

Das Schiffsregister erbringt somit einen prima facie Beweis des Eigentums (Wagner S. 177, Schaps S. 15, Mittelstein S. 192, Seuffert, Archiv a. F. XV, 28 E. R. G. Bd. I S. 297). Dies wurde bereits in der Hamburger Seerechtskonferenz hervorgehoben (cf. Prot. IV S. 1720) die zu dem Beschlusse kam, daß das Schiffsregister eine Präsumtion dafür begründen solle, daß derjenige wirklich Eigentümer des Schiffes sei, welcher als solcher eingetragen stehe. An dieser prinzipiellen Bedeutung des Schiffsregisters ist auch nichts geändert worden, wenn auch der in I. Lesung beschlossene ausdrückliche Satz in II. Lesung wieder gestrichen ist, „weil er in seiner jetzigen Fassung keinen praktischen Wert habe und nur geeignet sei Täuschung statt der beabsichtigten teilweisen Rechtssicherheit herbeizuführen“ (Prot. S. 3695). Unterstützt wird die hier vertretene Anschauung durch die Aufnahme der

*) Man kann sich daher nicht bedingungslos der Meinung Knitschkys (a. a. O. S. 787) anschließen, welcher aufstellt, daß die durch § 7 F. G. vorgeschriebene Eintragung des Namens des Reeders als eine bloße Ordnungsvorschrift im öffentlichen Interesse für den Erwerb des Eigentums einflußlos sei.

in III. Lesung beschlossenen Bestimmung „das Schiffsregister ist öffentlich, die Einsicht desselben ist jedem gestattet", welcher Satz als Abs. 2 zu Art. 432 des A. D. H. G. B. eingeführt und jetzt durch § 5 des F. G. ersetzt ist. Es soll eben hierdurch den Interessenten Gelegenheit gegeben werden, sich über die für sie wissenswerten Eigentumsverhältnisse zu unterrichten. Unterlassen sie dennoch die Einsicht des Registers oder ignorieren den Inhalt desselben, so gelten sie nicht als gutgläubig, denn als redlich kann derjenige nicht angesehen werden, welcher sich aus grobem Verschulden in einem Irrtum befindet (§ 932 Abs. 2 B. G. B.). Diese Annahme, daß durch das Schiffsregister ein prima facie Beweis des Eigentums erbracht wird, wird ferner dadurch gerechtfertigt, daß die Eintragung des Eigentümers im Register nicht ohne Prüfung erfolgt, vielmehr derselben eine gründliche „causae cognitio" der Behörde vorangeht, auch Veränderungen bei Vermeidung empfindlicher Strafen anzumelden sind und deshalb auch regelmäßig angemeldet werden. Wenn nun auch trotzdem das Schiffsregister nicht unbedingt zuverlässig ist, so „spricht doch eine tatsächliche Präsumtion für seine Richtigkeit, und es ist daher wohl gerechtfertigt, daß sich auf Grund der letzteren auf gewohnheitsrechtlichem Wege die Rechtspräsumtion herausgebildet hat, daß der im Register eingetragene Eigentümer auch der wirkliche Eigentümer sei" (Schaps S. 15). Eine praktische Folge dieser Regelung ist die, daß der Registereigentümer als vollauf legitimiert zur Bewilligung der Eintragung eines Pfandrechtes

gilt und daß ferner bei Zwangsversteigerung eines Schiffes die Eintragung des Schuldners im Register als Eigentümer des Schiffes als genügend zur Glaubhaftmachung seines Eigentums angesehen wird.

Durch die dargelegte Wirkung des Schiffsregisters für den guten Glauben des Erwerbers ergibt sich auch das Nichtplatzgreifen der durch § 1006 B. G. B. aufgestellten Eigentumsvermutung, wonach zugunsten des Besitzers einer beweglichen Sache vermutet wird, daß er Eigentümer sei. Da beide Vermutungen neben einander nicht bestehen können, so muß sich das Anwendungsgebiet des § 1006 für Schiffe auf die nicht registrierten beschränken. Hat sich ein Inländer absichtlich an Stelle eines ausländischen wahren Eigentümers in das Register eintragen lassen — wie dies etwa zu dem Zwecke vorkommen mag, dem Schiffe, das ganz oder zum Teil in ausländische Hände übergegangen ist, die deutsche Nationalität zu erhalten — so ist es streitig, inwieweit die dargelegte Eigentumsvermutung für und gegen den Eingetragenen im Verhältnisse zu gutgläubigen Dritten Wirksamkeit hat.*)

*) Ist der Vertrag zwischen dem Ausländer und dem Deutschen ehrlich gemeint, so kann er nur so ausgelegt werden, daß der Inländer wirklicher Eigentümer des Schiffes geworden ist, während der Ausländer sich mit obligatorischen Rechten begnügen muß (cf. Urteil des O. A. G. Rostock vom 17. Dezember 1853, abgedruckt bei Seuffert Bd. XI Nr. 169).

Es dürfte ein solcher Vertrag auch nicht leicht vorkommen, da ein zweckentsprechendes Mittel, die deutsche Flagge zu erlangen oder zu behalten, wie es häufig von Angehörigen verschiedener

Nach Boyens (I S. 106) muß der Inländer seine „formelle Reederqualität“ gegen sich gelten lassen und verliert das Recht sein Eigentum Dritten gegenüber zu bestreiten, kann jedoch sich andererseits nicht auf sein Registereigentum berufen, wenn es sich um Geltendmachung der materiellen Rechte eines Eigentümers, z. B. der Erhebung der Versicherungssumme für das untergegangene Schiff handelt. Nach Schaps (S. 16) hat eine solche absichtlich durch falsche Angaben herbeigeführte Eintragung als ein Verstoß gegen das öffentliche Recht nur strafrechtliche Folgen, nicht aber die zivilrechtliche Wirkung, daß der Registereigentümer nun auch überall die falsche Eintragung gegen sich gelten lassen müßte oder umgekehrt nicht als Eigentümer auftreten könnte, falls sein Interesse dies erfordert.

Vielmehr kann nach Ansicht dieses Schriftstellers „der Eingetragene als Schiffseigentümer auftreten, bezw. muß sich als solcher behandeln lassen, so lange nicht von anderer Seite bezw. von ihm selbst der Beweis geführt wird, daß er es nicht ist. Selbst seine eigenen, wissentlich unrichtig abgegebenen Erklärungen zum Schiffsregister braucht er im Prozeß, sobald er den Gegenbeweis gegen ihre Richtigkeit führen kann, nicht gegen sich gelten zu lassen.“ Daß der Eingetragene solange als Eigentümer gilt, bis das Gegenteil nachgewiesen wird, d. h. mit anderen Worten bis die Un-

Nationen, welche Mitreeder sind, angewendet wird, ist, daß der eine sich als Eigentümer eintragen läßt, während für den anderen ein Pfandrecht in Höhe seines Reedereianteils bestellt wird.

richtigkeit der Eintragung feststeht, ist selbstverständlich und bedarf als Voraussetzung der ganzen Streitfrage keiner Erwähnung, daß jedoch derjenige, der das Schiffsregister absichtlich zu einer Täuschung mißbraucht hat, um Dritte oder die Registerbehörde irre zu führen, sich auf seine eigene Arglist soll berufen dürfen, ist von der Hand zu weisen. Es ist auch Boyens (I S. 106 Anm.) darin beizupflichten, daß man dritten Personen, welche zu dem Schiffe in Rechtsbeziehungen getreten sind, im Verhältnis zum wahren Eigentümer die Stellung redlicher Erwerber einräumen muß, und daß auch der wirkliche Eigentümer dem gegenüber, der den wahren Sachverhalt nicht kennt, die Eintragung des Anderen als Vollmacht in Ansehung des betreffenden Schiffsvermögens gelten zu lassen hat, denn die Billigkeit und Verkehrssicherheit erfordert, daß der Gutgläubige nicht durch betrügerische Maßnahmen geschädigt werde. Hieraus folgt, daß der wirkliche Eigentümer keine Handhabe hat, der Vollstreckung in das Schiffsvermögen aus gegen den formellen Reeder erstrittenen Erkenntnissen zu widersprechen (§§ 89 Abs. 2 579 Abs. 4 C. P. O.).

Das Vorhandensein des Schiffsregisters äußert sich weiter beim Eigentumserwerb durch Ersitzung, insofern guter Glaube des Ersitzenden niemals anzunehmen ist, wenn der Eigentümer aus dem Register ersichtlich war.

IV. im internationalen Verkehr.

Es mag an dieser Stelle noch kurz die Frage gestreift werden, wieweit das deutsche Schiffsregister

über die Reichsgrenzen hinaus im internationalen Verkehr Wirkungen zu äußern vermag. Es ist in dieser Richtung folgendes zu beachten. Fremde Schiffe werden prinzipiell bei uns als solche behandelt, die dem Registerzwang nicht unterliegen, mithin in Ansehung der Veräußerung als bewegliche Sachen, auch wenn nach dem Recht der Flagge für den obligatorischen Veräußerungsvertrag oder den dinglichen Eigentumsübergang besondere Formvorschriften bestehen, wie z. B. in England für ersteren die Schriftlichkeit nach bestimmtem Formular. Es würde aber der im internationalen Seeverkehr nicht zu entbehrenden Rechtssicherheit widersprechen, wenn beim Verkauf eines fremden Schiffes in Deutschland die darauf ruhenden Hypotheken nicht berücksichtigt würden, wenn z. B. die in einem englischen Register vermerkten Pfandrechte gegen einen deutschen Erwerber nicht verfolgt werden könnten. Der Satz, daß jeder wissen muß, was im Register steht, ist nicht begrenzt durch den Geltungsbereich der Gesetzgebung des Einzelstaates, sondern verlangt in Hinsicht auf die Hypotheken unbedingte Gültigkeit, ohne Rücksicht darauf, an welchem Orte das Schiff veräußert wird. Wenn es auch nach heute herrschender Ansicht kein allgemeines Seerecht aller Nationen gibt, so ist diese Forderung doch unvermeidlich und wird auch vermöge des internationalen Entgegenkommens (comity of nations) aller Kulturvölker überall anerkannt und ausgeübt, was schon aus dem Grunde notwendig ist, weil die Registerpfandrechte sonst in den meisten Fällen

wertlos sein würden. Hieraus folgt, daß auch das deutsche Schiffsregister (See- und Binnenschiffsregister) nicht mit den Reichsgrenzen seine Bedeutung verliert, sondern daß die darin eingetragenen Pfandrechte an jedem Punkte des Erdballs berücksichtigt werden müssen.

Um den Schiffspfandgläubigern Gelegenheit zur Wahrung ihrer Rechte zu geben wird ebenso, wie beim Verkauf eines Schiffes im Inlande bei der Veräußerung und dem dadurch bedingten Übergang eines deutschen Schiffes unter fremde Flagge die ausländische Registerbehörde, welche das Schiff in ihr Register übernehmen soll, der deutschen Registerbehörde Mitteilung machen, und diese ihrerseits den eingetragenen Pfandgläubigern. Die Hypotheken müssen nun entweder mit in das neue Register übernommen oder durch Zahlung zum Erlöschen gebracht werden.

Während hiernach bezüglich der Schiffshypotheken die Immobilisierung der Schiffe vom internationalen Recht allgemein anerkannt ist, und in dieser Beziehung die Fiktion, daß insoweit das Schiff einem in seinem Heimatshafen belegenen Grundstück gleichsteht, überall Geltung erlangt hat, was die notwendige Folge zeitigt, daß betreffs der Schiffshypotheken das Recht der Flagge maßgebend ist, wird für den Eigentumserwerb die Immobilisierung der Schiffe nicht überall fingiert, sondern es gilt der Grundsatz, daß Schiffe als bewegliche Sachen anzusehen sind.

Diesem Standpunkte entsprechend kann ein Eigentumserwerb am Schiffe nicht nach dem Recht

der Flagge erfolgen, sondern nur nach dem Gesetz des Ortes, an welchem sich das Schiff zur Zeit des Abschlusses des Rechtsgeschäfts befindet, der sog. lex rei sitae.*) Für die hier interessierende Frage, inwieweit die nach deutschem Rechte dem Registereigentum beigelegte Bedeutung für den guten Glauben des Erwerbers bei einer Veräußerung im Auslande aufrecht zu erhalten sein wird, ist demgemäß nur die lex rei sitae als maßgebend anzusehen, auf deren Bestimmung es allein ankommt, ob der gute Glaube geschützt und wann ein solcher angenommen wird.

Als fundamentale Forderung kann wohl mit Recht vorausgesetzt werden, daß in den Gesetzgebungen aller Kulturvölker mala fides für den Erwerb des Eigentums einen Hinderungsgrund bildet. Ebenso wird wohl kein Gericht den als gutgläubig betrachten, der von einem Dritten ein Schiff erwirbt, dessen Legitimation nicht nur mit den Schiffspapieren, sondern auch mit dem Register in Widerspruch steht, es sei denn, daß der Veräußerer andere vollgültige Beweismittel für seine Verfügungsberechtigung beigebracht hat.

Da es nun vorkommen kann, daß ein Eigentumswechsel noch nicht im Zertifikat vermerkt ist, weil

*) Zum mindesten muß dies für Veräußerungen gelten, durch welche ein Wechsel der Flagge bedingt wird. Handelt es sich dagegen um Rechtsgeschäfte, welche das Recht zur Führung der deutschen Flagge nicht berühren, so wird „wenn solche Rechtsgeschäfte im Ausland vorgenommen werden, neben der lex rei sitae insoweit dauernd das Recht der Flagge zur Anwendung kommen." (Boyens a. a. O. I. S. 35.)

dieses der zuständigen Behörde noch nicht hat vorgelegt werden können, so darf — mangels anderweitiger Verfügungslegitimation des Veräußerers — ein Erwerber es nicht unterlassen sich vermittelst eines Briefes, oder falls dieser eine zulange Zeit erfordern würde, durch den Fernsprecher oder Telegraphen im Heimatshafen nach dem Registereigentümer zu erkundigen. Bei der über die ganze Erde verbreiteten Registereinrichtung, welche aus diesem Grunde als internationales Institut den dem Seefahrtsbetriebe nahestehenden Personen nicht unbekannt sein dürfte, kann dies als übertriebene Forderung nicht angesehen werden.

Ist nun nach Auskunft des im Heimatshafen ansässigen Schiffsmaklers oder der Registerbehörde selbst der sein Schiff zur Veräußerung Ausbietende auch nicht im Register als Eigentümer eingetragen, so kann sich der Erwerber, der sich trotzdem mit ihm eingelassen hat, kaum beschwert finden, falls ihm das Eigentum am Schiffe durch eine Vindikationsklage hinterher abgestritten wird. Das deutsche Schiffsregister würde hiernach nicht an den Reichsgrenzen seine Bedeutung verlieren, sondern diese bleibt ihm weit über dieselben hinaus erhalten.

C. Zusammenfassung.

Ein Rückblick auf die gewonnenen Resultate läßt erkennen, daß die Bedeutung des Seeschiffsregisters hauptsächlich auf öffentlich-rechtlichem Gebiete liegt, indem es dazu dient, den im internationalen Verkehre für alle Schiffe in Kriegs- und Friedenszeiten äußerst wichtigen Nachweis der Nationalität vermittelst des auf Grund des Registers ausgefertigten Schiffszertifikats zu erbringen. Dem Binnenschiffsregister liegt eine solche Bedeutung nicht in dem Maße bei, das in dieser Beziehung Erforderliche ergibt sich jedoch aus dem auf Grund des Binnenschiffsregisters ausgestellten Schiffsbriefe, der allen Behörden gegenüber als treffliches Legitimationspapier Verwendung findet, also auch im Auslande (für Rheinschiffe in Holland, für Elbschiffe in Österreich, für Weichselschiffe in Rußland) ausreicht. Ferner wird dadurch, daß der Ort an dem das Register geführt wird, zum Heimatshafen resp. Heimatsort des Schiffes wird, ein für alle Fälle ausreichender Gerichtsstand geschaffen. Auch dienen die im Register eingetragenen und demgemäß im Zertifikat vermerkten Angaben über Ladungsfähigkeit, Tragfähigkeit usw. nicht sowohl dem privaten Interesse, z. B. mit Rücksicht auf die Verfrachtungs- und Versicherungsverträge, als vielmehr dem öffentlich-rechtlichen

Interesse, indem sie ein Mittel für die Feststellung der Identität des Schiffes und den Maßstab bilden für die verschiedenen Abgaben, als Kai- und Hafenabgaben, Leuchtfeuergelder und Kanalzoll, sowie ferner für die Normierung der Maximalzahl von Passagieren.

Für die privatrechtlichen Verhältnisse kommen beide Register bezüglich der Eigentumsübertragung nicht erheblich und direkt in Betracht, da der Eigentumsübergang sich außerhalb des Registers vollzieht, und das Register nur einen prima facie Beweis des Eigentums erbringt, also eine Eigentumsvermutung begründet.

Die Bedeutung des Registers erschöpft sich in dieser Hinsicht damit, daß der Regel nach von einem Rechtsurheber, der nicht im Register eingetragen ist, trotz Besitzes nur dann gültig erworben wird, wenn er wirklich der wahre Eigentümer ist. Die größte privatrechtliche Wirkung beider Register liegt in der Möglichkeit durch Eintragung das Schiff zu verpfänden. Diese Verwendung des Registers nach Art eines Hypothekenbuches erreicht zwar entsprechend den besonderen Eigenschaften der Schiffe als beweglicher Sachen und bei der Möglichkeit des Bestehens nicht aus dem Register ersichtlicher gesetzlicher Pfandrechte bei weitem nicht die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Grundbuches, kommt ihm hierin aber unter seinen sonstigen Funktionen am nächsten.

Für die im Bau begriffenen Schiffe kann das Schiffsregister nicht von Wirksamkeit sein, solange diese nicht soweit vorgeschritten sind, daß sie vermessen und damit eingetragen werden können.

Auch übt die Registrierung auf das gesetzliche und richterliche Pfandrecht sowie das Zwangsversteigerungsverfahren einigen Einfluß aus.

Durch diese Verbindung von öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Funktionen, welcher in solcher Verquickung sich bei keinem anderen Register wieder vorfindet, ist die Stellung des Schiffsregisters eine ganz eigenartige geworden.

Es hat sich aber bei diesem Institut gezeigt, daß die Regelung von Materien, welche auf gänzlich verschiedenen Gebieten liegen, durch eine einheitliche Einrichtung nicht leicht nach beiden Richtungen hin befriedigend getroffen werden kann.

Das Eigentum an einem Seeschiffe und das Recht zur Führung der Reichsflagge hat zwar manche gemeinsame Beziehungen, aber auch so viele Abweichungen, daß die Verwendung eines Registers für beide Zwecke Unzuträglichkeiten im Gefolge haben muß, denn da bei dem Schiffsregister, welches dazu bestimmt ist, die für den internationalen Verkehr erforderlichen Nachweise zu erbringen, das Recht und die Pflicht des Staates, darüber zu wachen, daß seine Flagge nicht mißbraucht werde, den hauptsächlichsten Gesichtspunkt bildet, sind bei einem solchen Register ohne Zweifel andere Vorschriften am Platze als bei einem Register für privatrechtliche Zwecke.

Als das Sekundäre mußte die privatrechtliche Verwertung des Seeschiffsregisters hinter dessen ursprüngliche Bestimmung zurücktreten.

Obwohl nun Gründe öffentlich-rechtlicher Natur

für die Binnenschiffsregistereinrichtung nicht maßgebend gewesen sind, hat man der Einheitlichkeit wegen die privatrechtliche Bedeutung dieses Registers mit der des bereits bestehenden Seeschiffsregisters in Übereinstimmung geordnet. Für letzteres wurde bereits in der Hamburger Seerechtskommission (Prot. IV S. 1689) der Vorschlag gemacht, das Register seiner Doppelnatur gemäß in zwei getrennte Einrichtungen zu zerlegen, von denen dann jede besonderen Normen zu unterstellen gewesen sein würde.

Aus Veranlassung der Veröffentlichung des Entwurfes zum neuen H. G. B. hat Pappenheim (a. a. O. S. 286) diese Forderung von neuem als zweckdienlich bezeichnet und, gestützt auf stichhaltige Gründe verlangt, daß neben das Seeschiffsregister ein besonderes Schiffspfandregister gestellt werden solle. Hierdurch würden manche jetzt bestehende Nachteile vermieden, die sich bei der geltenden Regelung bemerkbar machten. So sei es z. B. ein wesentlicher Mangel, daß die Hypothekenbestellung von der Eintragung im Schiffsregister abhängig gemacht sei und „infolgedessen eine nach wirtschaftspolitischen“ und privatrechtlichen Gesichtspunkten zu beantwortende Frage den für sie nicht in Betracht kommenden öffentlich-rechtlichen Gesichtspunkten unterstellt werde . . . . . .

Ferner sei es nicht zu billigen, daß ein deutsches Schiff, dessen Eigentümer die Eintragung nicht erwirkt habe, allein um deswillen von den Vorteilen des Registerpfandes ausgeschlossen sein, und infolgedessen die Eintragung in das Schiffsregister unter Umständen

erzwungen werden solle, wo ihr eigentlicher Zweck, die Erlangung der Befugnis zur Ausübung des Flaggenrechts, gar nicht angestrebt werde. Daß ein Seeschiff die deutsche Nationalflagge nur führen dürfe, wenn, es im ausschließlichen Eigentum von Deutschen stehe, sei leicht verständlich, und damit sei von selbst gegeben, daß sich das eben dem Nachweise des Flaggenrechts dienende Schiffsregister dem Schiffe verschließe, wenn dieses auch nur zum kleinsten Teil einem Ausländer gehöre. Aber jeder inneren Berechtigung entbehre es, daß um deswillen der Deutsche, in dessen Eigentum das Schiff bis auf jenen kleinen Teil stehe, seine Part nicht ebensogut zur Kreditgewinnung und Kreditsicherung durch Registerpfand verwenden dürfen solle, wie wenn der ihm nicht gehörige Teil im Eigentum eines anderen Deutschen stände. Für Binnenschiffe beständen derartige Unterscheidungen nicht, einfach weil hier das Schiffsregister eben nicht dem öffentlich-rechtlichen Zwecke der Nationalisierung des Schiffes zu dienen habe. Die Verquickung der auf diesem Zwecke beruhenden mit der privatrechtlichen Funktion des Registers hätte sehr leicht vermieden werden können, indem für die Verpfändung von Seeschiffen und Schiffsparten ein besonderes Schiffspfandregister neben das Schiffsregister gestellt worden wäre.